

## Światło dzienne ujrzał pierwszy zmodernizowany wagon N8C Nadjeżdża Beta!

*Marcin Jurczak*

Aby odpowiedzieć sobie na pytanie, co wspólnego mają z Poznaniem wagony N8C, należałoby cofnąć się do roku 2008. Wtedy to bowiem Zakład Komunikacji Miejskiej z siedzibą w Gdańsku ogłosił przetarg. Przedmiotem zamówienia była modernizacja 46 sztuk wagonów tramwajowych, trójczłonowych, dwukierunkowych typu N8C, w latach 2008-2010. W ramach modernizacji założono zamianę członu środkowego na niskopodłogowy, wprowadzenie nowego designu kabin pojazdu i malowanie nadwozia. Jedną ze spółek, które zgłosiły chęć przeprowadzenia modernizacji niemieckich wagonów był poznański Modertrans. Logika nakazywała wówczas przekazanie tego typu zamówienia zakładom z Wrocławia lub Krakowa – posiadającym pozytywne recenzje i doświadczenia związane z wagonami częściowo niskopodłogowymi, za Modertransem przemawiała natomiast specyfikacja prac – dwaj wymienieni konkurencji nie budowali pojazdów z nową ścianą czołową. Ostatecznie do przetargu przystąpiły trzy firmy, obok zwycięzcy także FPS i łódzkie MPK. W kontekście poznańskiego przetargu na zakup nowych wagonów warto przypomnieć epizod Fabryki Pojazdów Szynowych w przetargu gdańskim – w marcu 2008 roku FPS doprowadził swoim protestem do unieważnienia postępowania przetargowego.

### Początki bywają trudne

Zanim pierwszy wagon dotarł do Poznania, z wagonami N8C zapoznać się mogli między innymi pasażerowie w Krakowie. Wobec problemów związanych z niedoborem taboru dwukierunkowego w stolicy Małopolski, trafił tam gdański N8C 1133 (ex. 133) – w zamian do Trójmiasta pojechał bombardier NGT6 2018. Ale zanim bombardier wyjechał na gdańskie tory został jeszcze po drodze... zatrzymany przez Inspekcję Transportu Drogowego – przewoźnik realizujący transport na północ nie zdecydował się bowiem na zdobycie specjalnego zezwolenia dla ładunku ponadgabarytowego. Przy okazji ciekawostkę uzyskali krakowscy miłośnicy komunikacji miejskiej. Nowouruchomioną linię remontową obsługiwały bowiem nie tylko wagony N8S-NF ex Norymberga, N8S ex Essen, zabytkowa eNka i Sanok (SN2) oraz śląskie wagony 111N, ale także gdańsko-dortmundzki N8C. Epizod na tej samej linii zaliczył później także ex-wiedeński wagon typu E6.

Jako pierwszy do Modertransu pojechał różowy wagon 113. Równoległe zaplanowano wysyłkę wagonu

do Gdańska – wóz nr 125 miał zostać wdrożony do eksploatacji jeszcze przed modernizacją. 18 czerwca 2008 roku wagon 113 załadowano w Dortmundzie na lawetę. Ostatecznie rozładowano go 23 czerwca w godzinach popołudniowych na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Fortecznej. Pojazd od razu uruchomiono, przy okazji testując go na ósmym torze starołęckiej bazy. Po wagon przyjechał nawet holownik 2050 – ostatecznie wrócił jednak z niczym. Dlaczego? Wagon – mimo, że sprawny – nie otrzymał zgody na samodzielny przejazd na Gajową. Ekipa holująca nie przewidziała natomiast konieczności montowania sprzęgów redukcyjnych – 2050 posiada sprzęgi Alberta, a każdy N8C sprzęgi systemu Scharfenberga. Wagon 113 ostatecznie odholowano na Gajową w nocy z 24 na 25 czerwca 2008 – po otrzymaniu potrzebnych elementów z Trójmiasta.

### Byle do Gdańska

Ostatniego dnia czerwca w Gdańsku wylądował niezmodernizowany 125. Podczas gdy Modertrans dopiero rozkręcał się z modernizacją, w Gdańsku rozładowano także wagon 114 (z dniem 25 sierpnia). Grozą powiało dopiero na początku września. Informacja o wyjeździe z Dortmundu wagonu N8C 110 w stronę



**Z ostatniej chwili! 9 kwietnia, podczas wspólnej akcji MPK i KMPS wydobyty został z działki w okolicach ul. Glinianej wagon typu Carl Weyer o numerze 305 – pochodzący z 1905 roku. Więcej o akcji i zabytkowym tramwaju – w następnym numerze Przystanku.**



**Duewag N8C w wersji klasycznej...**

*Fot.: Marcin Jurczak, 23.06.2008*

Poznania pojawiła się dokładnie ósmego dnia dziewiątego miesiąca roku... czyli równo w piętnastą rocznicę tragicznej katastrofy z udziałem poznańskiego wagonu 105N 110. Numer 110 faktycznie okazał się pechowy, a wagon N8C 110 utknął w okolicach Piły, gdyż ani Poznań ani Gdańsk nie poczuwał się do odbioru owego transportu. 27 października 2008 roku do Modertransu przybył drugi wagon N8C – w Biskupicach rozładowano wóz numer 136. Efektów prac nad pierwszym wagonem wciąż nie było widać, a w kulisach pojawiły się nawet plotki o możliwym zerwaniu kontraktu pomiędzy ZKM Gdańsk a Modertransem. Rzecznik prasowa ZKM oficjalnie zaprzeczyła tym informacjom.

W połowie lutego 2009 roku wagon 113 wciąż uśmiechał się na Gajowej oryginalną niemiecką kabiną (druga kabina była odcięta, a środkowy człon wywieziono do Biskupic), choć termin uruchomienia pojazdu podawano na „koniec lutego”. Pod koniec lutego pojawiła się informacja, że wóz 113 uruchomiony zostanie do 6 marca, a do końca marca wyjechać ma przebudowany wagon 136. Z Dortmundu w kierunku Poznania wyjechał 111, ale szybko wrócił – laweta, na której podróżował, nie posiadała aktualnego dopuszczenia do ruchu.



Serię N8C produkowano w latach 1978-1986 w Duesseldorfer Waggonfabrik (DueWag), łącznie wyprodukowano ich 76 sztuk (54 dla Dortmundu i 22 dla Kassel). Tramwaj tego typu jest wagonem wysokopodłogowym, trójczłonowym, dwukierunkowym. Ma 26,6 metra długości i 2,33 metra szerokości przy masie własnej prawie 36 ton. Pojazd dysponuje 54 miejscami siedzącymi, a jego całkowita pojemność to 226 osób (8 os/m<sup>2</sup>). Po każdej stronie posiada trzy pary podwójnych i jedno pojedyncze drzwi. Napęd zapewniają dwa silniki o mocy 150 kW każdy, umieszczone na skrajnych wózkach. Pierwszym użytkownikiem wagonów gdańskich był niemiecki przewoźnik Stadtwerke Dortmund (DSW21).

**Rys. ZKM Gdańsk**

### **Niska podłoga welcome to**

W ostatnich dniach lutego Modertrans oficjalnie „pochwalił się” końcowym etapem produkcji wagonu 1113, prezentując także zdjęcia niskopodłogowego członu środkowego i nowego designu człoła wagonu. *Muszę obiektywnie powiedzieć, że jakość wykonywanej pracy jest na wysokim poziomie. Ponadto zakres remontu szeroko wykracza poza zakres prac zamówionych przez ZKM i w trakcie wychodzi wiele szczegółów, stąd przeciągające się w czasie opóźnienie. Środkowy człon jest złożony według najnowszych zachodnich technologii z wykorzystaniem markowych elementów. Wykończenie wnętrza z elementów ABS, podłoga, gięte szyby i technologia montażu stawiają wagon na znacznie wyższym poziomie, niż wagony krakowskie z Norymbergii. Człony skrajne są zabezpieczane i malowane według technologii stosowanej przy produkcji nowych tramwajów – komentuje Krzysztof Dostatni, Prezes KMPS, który wraz z klubową delegacją oglądał wagon 1113.*

Z pozoru praca zlecona Modertransowi wydaje się prosta – liczba zadań jakie zrealizowano przy okazji modernizacji jest jednak spora. Przede wszystkim wprowadzono niską podłogę do środkowego członu, przy okazji przyspieszając wymianę pasażerów na przystankach (po modernizacji pojazd ma o jedno dwuskrzydłowe drzwi więcej z każdej strony). Człon środkowy zaprojektowany i zbudowany został od początku do końca w Modertransie, a zastosowane technologie są identyczne jak używane przy produkcji pojazdów nowych. Uwagę zwraca nowoczesny design – kabina bety przywołuje skojarzenia z moderusem Alfa: podobnie jak w wysokopodłogowej alfie, kabina motorniczego posiada klatkę bezpieczeństwa. Zarówno w kabinie, jak i w członie środkowym wykorzystano gięte szyby. Nowością (niestosowaną wcześniej w wyrobach z Modertransu) są m.in. drzwi odkładane na zewnątrz. Całość konstrukcji uzupełniają rozwiązania elektroniczne – od systemów informacji pasażerskiej (tablice wewnętrzne i zewnętrzne, zapowiedzi głosowe), poprzez monitoring wnętrza (tu ciekawostką jest dodatkowa kamera obserwująca... motorniczego), po systemy łączności (radiotelefon i odbiornik GPS). W członach skrajnych wymieniono szyby i uszczelki – co było dodatkową czynnością, wykonaną ponad zamówieniem. Oryginalne pozostały wózki i napęd.



**... i nowoczesnej.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 1.04.2009*

Warto zwrócić uwagę na taśmowość produkcji – choć złożono dopiero pierwszy wagon, to gotowe są już elementy dla drugiego, trzeciego i częściowo także dla czwartego moderusa Beta. Wielkość zamówienia sprawia, że dochowanie terminów i zachowanie płynności montażu i dostaw wymagać będzie od producenta nie tylko zdolności technicznych, ale i sporych talentów organizacyjnych.

### Quo vadis beta?

Trzeciego kwietnia do Biskupic przyjechał wagon 111. Dziewiątego kwietnia na terenie zajezdni przy ul. Fortecznej rozładowano wóz 115. To odpowiednio trzeci i czwarty wagon dostarczony do Modertransu. Docelowo prace mają być prowadzone na maksymalnie czterech wozach jednocześnie – zarówno na Gajowej, jak i w Biskupicach. Biskupice robić mają przede wszystkim pudła, w tym całe człony środkowe. Do Gdańska już w najbliższym czasie wyjechać ma

wagon 1113 – zwalniając miejsce dla kolejnego. Rozładunki w Poznaniu odbywać się mają na terenie zajezdni Forteczna – Modertrans z racji serwisowania wagonów RT6N1 ma tam możliwość przechowania bety chociażby na terenie hali szlifierni czy przed nią.

Na dzień dzisiejszy wozy N8C przechodzić mają wyłącznie próby sprawności wszystkich elementów i krótkie przejazdy techniczne po mieście. ZKM Gdańsk czeka na wagony i chciałby je otrzymywać jak najszybciej – o większych jazdach w Poznaniu będzie można mówić po dostarczeniu kilku pierwszych tramwajów do Gdańska. Czy i kiedy wagon Moderus Beta lub Duetag N8C przewiezie poznańskich pasażerów? Nie wiadomo.

Jedno jest pewne. W eksploatacji pozostaje obecnie wiele różnych typów wagonów z demobilu – co oznacza, że Gdańsk wcale nie musi być ostatnim miastem, gdzie pojawiają się zmodernizowane w Poznaniu moderusy Beta.

## Jak mijające lata niszczą sprawdzone rozwiązania... Bilet – wyzwanie dla ambitnych

Marek Malczewski

Koniec roku tradycyjnie wiąże się z przymiarkami do budżetu na rok nadchodzący. Nie inaczej było w roku 2008, gdy Zarząd Miasta zauważył iż plan dochodów z tytułu sprzedaży biletów nie został zrealizowany (zabrakło około 8 mln zł przychodów). Niestety, Zarząd nie wykazał się wyobraźnią i postanowił sięgnąć po najprostszy sposób uzupełnienia deficytu – na rok 2009 zaproponował kolejną podwyżkę cen biletów.

Rozwiązanie takie spotkało się ze zdecydowanym sprzeciwem opinii publicznej i większości radnych. Ceny biletów jednorazowych w Poznaniu są przecież najwyższe w zestawieniu z innymi miastami w Polsce. Cen tych nie usprawiedliwia nawet fakt, że w porównaniu ze Śląskiem jakość naszej komunikacji wygląda całkiem dobrze, jednakże już np. Warszawa (przez długie lata pozostająca w cieniu) obecnie pod wieloma względami Poznań wyprzedziła.

Jako historyczną ciekawostkę warto przypomnieć, że w połowie lat 70. ubiegłego wieku w PRL-u nastąpiła rewolucja biletowa: na biletach jednorazowych przestano umieszczać nazwę przedsiębiorstwa komunikacyjnego, a bilety nabywane w przedsprzedaży zaczęły być ważne w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej całego kraju, niezależnie od miejsca zakupu. Przemiany gospodarcze, jakie miały miejsce po 1989 roku ponownie przywróciły przywiązanie biletu do emitenta (co – ze względu na system dopłat z kiesy samorządu – było zrozumiałe).

Miasto Poznań na początku lat 90. postanowiło przeorganizować rozdęty system linii tramwajowych, łączących „każde miejsce z każdym” (przypomnijmy, że był czas, gdy funkcjonowało nawet do 25 linii tramwajowych, wśród nich była m.in. „zerówki” – jedna kursująca w kierunku zgodnym ze wskazówkami zegara, a druga w przeciwnym). Aby ograniczyć liczbę połączeń bezpośrednich należało pasażerom zaproponować atrakcyjną alternatywę. Było nią wprowadzenie stałego, dziesięciominutowego taktu na liniach tramwajowych oraz biletów czasowych umożliwiających jazdę z przesiadkami. Zmiany te wprowadzono od 1 stycznia

1993, a dzięki bardzo dobrze skonstruowanej taryfie biletowej rewolucja (co rzadkie!) została życzliwie przyjęta przez pasażerów. Podstawą nowej taryfy była bardzo duża elastyczność oraz przyjazność dla pasażera. Elastyczność polegała na tym, że wprowadzono możliwość łączenia biletów o dowolnym nominale przez równoczesne ich skasowanie. Tak skasowane bilety odpowiadały biletowi czasowemu o czasie obowiązywania jaki wynikał z wartości skasowanych nominalów. Ba, początkowo nawet nie było podziału na bilety „normalne” i „ulgowe” – liczył się tylko skasowany nominal! Drugim istotnym elementem była powszechna dostępność biletów, a trzecim wprowadzenie relatywnie taniego biletu 10-minutowego, przeznaczonego do podjechania niewielkiego odcinka.

W kolejnych latach ten prosty system był demontowany. Zaczęło się od wprowadzenia linii tramwajowych o takcie różnym od pierwotnie zakładanego – dziesięciominutowego. Choć dosyć szybko wycofano się z reorganizacji linii 3 i 4 kursujących co 20' odrębnymi trasami (GTR kontra DTR) i wprowadzono bardzo dobre rozwiązanie polegające na wytrasowaniu obydwu linii przez Dolny Taras Rataj, co zapewniło częstotliwość 10' na wspólnym odcinku, to pozostały „potworki” w postaci linii 11 i 18 kursujących co 20'. Dodajmy, że po otwarciu mostu Rocha linie 3 i 4 znów dołączyły do niechlubnego grona wyjątków.

W roku 2000 zaczęto demontaż przyjaznego systemu biletowego. Podpierając się deklaracjami o konieczności zastosowania precyzyjnego systemu rozliczeń finansowych, uwzględniającego straty ponoszone przez honorowanie ulg ustawowych, wprowadzono podział na bilety normalne i ulgowe. Co ciekawe, Poznań nie zastosował się do wzorów innych miast (jak na przykład Kraków), gdzie ze względu na najwyższą żądaną dokładność obowiązują inne bilety (z ulgą 50 i 48%) dla osób korzystających z ulg przejazdowych na podstawie przepisów – odpowiednio – ogólnych / miejskich. Miasto nasze nie bierze także przykładu z Warszawy, gdzie co prawda bilety ulgowe (jako odrębny nominal) istnieją,

ale podróż opłacona w wysokości zgodnej z taryfą normalną nawet poprzez skasowanie dwóch biletów ulgowych nie powoduje nałożenia opłaty dodatkowej.

Jednak prawdziwy pogrom przyniosła dopiero zeszłoroczna zmiana taryfy, zlikwidowała ona bowiem możliwość uzyskania biletu na dłuższy czas przejazdu poprzez składanie (skasowanie w tym samym momencie) biletów o nominałach niższych. Zmiana ta w całej krasie obnażyła istniejące niedostatki systemu dystrybucji biletów.

Pasażerowie przez lata pogodzili się z faktem, że bilety przystankowe są dobrem trudno dostępnym. Ale sytuacja, gdy kupno – do dzisiaj! – biletu choćby półgodzinnego w sieci liczącej (podobno) ponad 1000 punktów sprzedaży jest trudniejsze, niż trafienie „trójki” w „Totka” jest zjawiskiem nienormalnym! A składanie biletu półgodzinnego z dwóch biletów 15-minutowych jest nieekonomiczne (cena 4 złote, zamiast 3,60) i niefunkcjonalne (trzeba pilnować bardzo dokładnie czasu, by z jednej strony nie „stracić” minut przez skasowanie następnego biletu np. w 13. minucie podróży, a z drugiej by nie znaleźć się „w próżni” gdy upłynął czas pierwszego biletu, a drugiego jeszcze nie skasowaliśmy). Obecny system jest również niefunkcjonalny przez to, że do niedawna można było mieć zapas biletów jednego nominału i kasując stosowną ilość uzyskiwać bilet na dłuższy czas; obecnie trzeba by mieć cały wachlarz biletów: na 15 minut, na pół godziny, a i godzinny czasami by się przydał. Takie rozwiązanie (może wygodne dla Miasta), dla pasażera jest wysoce kontrowersyjne.

Do tego należy dodać niewydolność klasycznego systemu sprzedaży w godzinach wieczornych i w dni wolne. Spowodowało to, iż wzmógł się społeczny nacisk na MPK, by zwiększyło dostępność biletów (również tych mniej popularnych). W rezultacie podjęto decyzję o zakupie 40 sztuk biletomatów stacjonarnych, przeznaczonych do ustawienia w miejscach o dużym ruchu. Jednak te 40 maszyn nie dosyć, że nie rozwiąże problemów linii wybiegających poza dzielnice centralne, to jeszcze wdrożenie (montaż) biletomatów woła o przyszłowiową pomstę do nieba! Cóż z tego, że dostawa



**Dobłą dostępność miały zapewnić kioski ustawione na przystankach. Prestiżowy punkt w miejscu „strategicznym”, często odwiedzianym przez osoby spoza Poznania, straszy zamknięciem od wielu miesięcy.**

Fot.: Marek Malczewski, 10.03.2009

zrealizowana została zgodnie z planem (w listopadzie 2008 roku), skoro do połowy marca uruchomiono tylko sześć urządzeń na przystankach PST?!

I tego poślizgu nie powinno się zrzucać ani na Panią Konserwator Zabytków, ani (tym bardziej) na zimę! Zarówno wygląd, jak i wymagania techniczne niezbędne do wykonania fundamentów i przygotowania przyłączy były znane od wielu miesięcy (od chwili podpisania umowy na dostawę) i to właśnie czas przed dostawą należało wykorzystać na dogranie spraw formalnych oraz wykonanie fundamentów.

Ciągle też trudnym problemem jest wysokość opłat za podróż komunikacją miejską. Taryfy obowiązujące w Poznaniu nie tylko są najwyższe w Polsce, ale współczynnik o jaki ceny zostały rok temu podwyższone nie ma żadnego pokrycia choćby w inflacji za lata 2005-2007.

Zmiany w 2008 roku to również zastąpienie biletów 10-minutowych biletami na 15 minut, likwidacja biletów na 90 minut oraz likwidacja rabatu jaki przysługiwał przy zakupie 10 biletów w formie paska (11. bilet gratis).

W rezultacie mamy następujące rodzaje i ceny biletów:

Nominał biletu	Cena dotychczasowa	Cena od 2008 r.	Zmiana [%]
10-minutowy	1,30 zł	Brak (likwidacja)	-
15-minutowy	Nie występował	2,00 zł	-
30-minutowy	2,60 zł	3,60 zł	+38%
60-minutowy	3,90 zł	5,80 zł	+49%
90-minutowy	5,20 zł	Brak (likwidacja)	-
Do 10 przystanków (tylko w autobusach)	1,90 zł	2,20 zł	+16%
Na całą trasę (tylko w autobusach)	3,20 zł	3,70 zł	+16%
Do 10 przystanków (autobusy pospieszne)	3,80 zł	4,20 zł	+11%
Na całą trasę (autobusy pospieszne)	6,40 zł	7,00 zł	+9%
24-godzinny	11,40 zł	13,20 zł	+16%
7-dnowy	26,00 zł	32,00 zł	+23%

Warto jeszcze zasymulować zmiany cen w przypadku nominałów nie występujących w poprzedniej taryfie. I tak:

Czas przejazdu	Przed zmianą cen	Cena od 2008 r.	Zmiana ceny [%]
Do 10 minut	1,30 zł	2,00 zł	+54%
11-15 minut	2,60 zł	2,00 zł	-23%
61-90 minut	5,20 zł	9,40 zł	+81%

Jak wynika z powyższego zestawienia, ceny biletów rosną bardzo mocno – niewspółmiernie do współczynnika inflacji (oficjalnie na poziomie 3-4 % rocznie) w minionych latach. Ciągłe bardzo wysokie pozostają ceny biletów 24-godzinnych, bardzo popularnych w wielu miastach Polski i Europy.

Należy zwrócić uwagę, że zmiana taryfy pogorszyła w wielu relacjach konkurencyjność *krótkich* biletów przystankowych. Dotychczas za cenę o 50% wyższą (1,90 zamiast 1,30) można było przejechać przeciętnie dwukrotnie dłuższy odcinek (na liniach poza śródmieściem, w warunkach płynnego ruchu). Teraz bilet za 2 złote pozwala na przejechanie (w warunkach płynnego ruchu) dystansu porównywalnego, a nawet dłuższego (!) niż z biletem przystankowym za 2,20.

Bardzo ciekawą argumentacją podpierają się służby miejskie tłumacząc rezygnację z rabatu przy zakupie dziesięciu biletów. Rzekomo jest to wynikiem nieuzasadnionego zysku sprzedawców, którzy rozdzielając bloczek na pojedyncze bilety (co było zabronione w umowie dystrybucyjnej) uzyskiwali dodatkowy zysk. Jednakże dlaczego Miasto chce karać pasażerów, a nie nieuczciwych kioskarzy? Zresztą czy likwidacja była jedynym wyjściem? Czy nie wystarczyłoby przyjęcie wzoru np. z Olsztyna, gdzie tego typu bilet ma postać długiego paska z odcinkami zakończonymi „grzbietem” i warunkiem ważności skasowanego odcinka jest posiadanie tegoż „grzbietu”?

Gdyby w przytoczonej powyżej symulacji uwzględnić funkcjonujący uprzednio rabat, to pokonanie dziesięciominutowego odcinka jest obecnie **droższe aż o 60%!** Nic dziwnego, że po tak wysokich podwyżkach część pasażerów za całe zło wini taryfę czasową i coraz częstsze są głosy nawołujące do likwidacji tej taryfy lub zastąpienia jej przystankową. Tymczasem dobrze skonstruowana taryfa czasowa jest bardzo skutecznym środkiem, generującym relatywnie wysokie wpływy od podróżnych korzystających z komunikacji miejskiej



**Przykład biletu „uniwersalnego”, ważnego na terenie całego kraju... oraz poznańskiej okładki bloczka często mylonej z biletem i kasowanej zamiast niego...**

okazjonalnie i gotowych za to płacić według stawki wyższej od wynikającej z prostego podzielenia ceny biletu miesięcznego przez liczbę dni roboczych. Ale zaproponowane stawki muszą być akceptowalne, a obecna sytuacja zachęca do zwiększonego użytkowania samochodu (czy wręcz taksówki) – zwłaszcza przy podróżach rodzinnych.

Ciągle w relatywnie dobrej cenie są bilety miesięczne. Ale i tutaj nie obywa się bez problemów. Głównym (i ciągle odczuwalnym) jest czasochłonność doładowania. Sieć punktów, gdzie można bilet doładować jest bardzo szczupła, czas obsługi klienta długi. Nawet o wiele dłuższy, niż w epoce „papierowej”, gdzie bilety sieciowe na okaziciela miały postać gotowego druku, a bilety przedłużano naklejając nalepkę z hologramem. Czas obsługi pojedynczego pasażera był porównywalny z czasem potrzebnym na zakup gazety, a gęstość punktów dużo większa. Dzisiaj (przy „nowoczesnej” technice) normą są kilkunastoosobowe, wolno przesuwające się kolejki przed punktami prowadzonymi obecnie przez ZTM. Sytuację pogarsza fakt, że w placówkach sieci Ruch można tylko przedłużyć ważność posiadanego biletu, nie ma też możliwości zmiany rodzaju (np. z sieciowego na trasowany) przedłużanego biletu.

Aż dziwnym jest, że po wprowadzeniu nośnika elektronicznego dla biletów okresowych (tak zwanej KomKarty) właściwe jednostki nie potrafiły rozwinąć nowoczesnych kanałów obsługi – jak na przykład doładowanie poprzez internet z wykorzystaniem mechanizmów płatności typu *mTransfer*. Przytaczane czasami argumenty o ograniczonej funkcjonalności nośnika czy też powodach fiskalnych są co najmniej sztuczne. Przecież bardzo prostym byłoby uruchomienie serwisu www, na którym pasażer podaje unikalny numer swojej karty, wpisuje parametry żadanego doładowania (termin „od”) i płaci wirtualnie. Jako potwierdzenie transakcji dostaje drogą elektroniczną np. duplikat faktury z kodem kreskowym (plik PDF), którym po wydrukowaniu może posłużyć się w samoobsługowym, całodobowym punkcie doładowania. Tam następowałoby fizyczne uaktualnienie wpisów na karcie, potwierdzone paragonem (w razie potrzeby mógłby to być nawet paragon z drukarki fiskalnej).


Kolejną wadą KomKarty jest brak możliwości sprawdzenia podczas doładowywania zgodności danych wprowadzonych przez operatora z danymi żadanymi przez klienta. Danych tych nie ma na paragonie, a na czytniku (przy wcześniejszym wykupieniu kolejnego okresu, zaczynającego się po np. przerwie urlopowej) wyświetla się tylko data zakończenia aktualnie obowiązującego terminu ważności. Zresztą nawet zwykłe sprawdzenie statusu KomKarty nie jest proste. W miejscach dosyć przypadkowych zainstalowano kilka czytników dostępnych dla pasażerów, ale ich lokalizacja zapewne jest objęta ścisłą tajemnicą, bo na stronach MPK i ZTM takich danych nie znalazłem. A jeśli nawet wiadomo, gdzie taki czytnik się znajduje, to jego identyfikacja (nie jest w żaden sposób opisany) wymaga zmysłu wręcz detektywistycznego...

Wiem, że problem najważniejszy – czyli spójna i korzystna polityka taryfowa – leży w gestii władz miejskich. Ale wiele z przytoczonych tu bolączek można by rozwiązać niewielkim nakładem sił i środków, za to z dużą korzyścią dla pasażera...


## Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Błażej Brzycki, współpraca: Marcin Jurczak




 Zajezdnia przy ul. Kaczej wzbogaciła się o cztery nowe MAN-y Lion's City. Otrzymały one numery 1133-1136. Oprócz standardowego wyposażenia w klimatyzację i monitoring, autobusy posiadają nowe lusterka, jak również drzwi otwierane na zewnątrz z fotokomórką. Siedzisko kierowcy wyposażone jest w pasy bezpieczeństwa oraz cyfrowy tachograf. Autobusy posiadają silniki D20 Common Rail o mocy 270 KM (+ czterobiegowe przekładnie Voith) i są pierwszymi w MPK Poznań pojazdami spełniającymi ekologiczną normę czystości spalin Euro 4. Po zamontowaniu kasowników i przemalowaniu felg na żółto wyjechały na ulice w dniu 7 marca br. jako (kolejno): A/2, 69/3, 71/3 i 69/13+64/6.


Fot.: Robert Bartkowiak


 Nie wzrosła znacząco liczba moderusów w ruchu liniowym – w eksploatacji znajduje się obecnie 7 składów (140+141, 150+151, 152+153, 224+223, 228+227, 272+273, 336+337). Na naprawę wciąż czeka drugi wagon składu 204+203, który nabawił się przytarcia w czasie kolizji na ulicy Starołęckiej. Na Politechnice Poznańskiej pojawiły się natomiast plakaty informujące, że spółka Modertrans poszukuje pracowników na stanowisko serwisu tramwajów z układami chopperowymi. Czyżby szykowały się kolejne pojazdy tego typu?


 W ostatnim czasie coraz głośniejszy mówi się o modernizacji *glizdy*, czyli wagonu 105N/2 400, który był pierwszym tramwajem niskopodłogowym w Poznaniu. Primaaprilisowe żarty głosiły, że *glizda* zniknęła z torów odstawczych na Budziszyskiej, szybko okazało się jednak, że to nieprawda, a wagon nadal „amortyzuje się” na torze bez sieci. Kolejne miesiące mijają, a wagon gnije. I aż się prosi, by kilkadziesiąt chopperowych *glizd* uzupełniło flotę 24 starych i 40 nowych *niskaczy*, zapewniając zachodnie standardy także na gorszych jakościowo torowiskach.


 Skład 198+197 został ostatnim przedstawicielem *tarczowców*, po tym jak 218+215 został odholowany na Gajową. W ostatnim czasie wagony kursowały na linii 10, gdzie prezentowały niezwykle doznania dźwiękowe. W ostatnich dniach


jedynaka spotkać można było m.in. na liniach 17, 1 i 6 – z informacji uzyskanych na S-1 wynika jednak, że skład ten jest pierwszy w kolejce do wyjazdu na Gajową.

 Na torach pojawiają się kolejne smarownice. Prywatna firma zamontowała ostatnio tego typu urządzenia między innymi na rondzie Żegrze, rondzie Śródka i rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Urządzenia mają za zadanie smarować obrzeże koła w celu uniknięcia pisku w czasie nabiegania w jeździe w łuku.

 Fabryka Pojazdów Szynowych nie składa broni. Mimo odrzucenia z przetargu, FPS w dalszym ciągu zabiegało o możliwość złożenia oferty. Wobec braku racjonalnych argumentów (kwestia kompletności dokumentacji jest raczej mało istotna w przypadku gdy oferent i tak nie posiada wymaganego doświadczenia), byliśmy w efekcie świadkami medialnej bitwy o żenującym momentami poziomie. Ostatecznie MPK Poznań pozwoliło złożyć FPS potrzebne dokumenty, choć i tak od początku było wiadomo, że Cegielski nie wykaże się doświadczeniem, którego w tym przypadku po prostu nie ma. Tymczasem prototypowy wagon typu 118N został uziemiony w zajezdni po tym, jak wagon ostrzelano z wiatrówki, czego efektem jest stłuczona szyba w środkowym członie.

 Po pojawieniu się nowych *lajonów*, wydział A-3 pozbył się 5 ikarusów. Na A-1 przeprowadziły się kolejno: 1451, 1454 i 1457. 1451 jeszcze żyje, 1454 i 1457 otrzymały numery odpowiednio 1973 i 1974 (choć na linię podobno jeszcze nie wyjechały). Wozy 1455 i 1456 zostały skasowane. Na Warszawskiej kasacji nie uniknął techniczny ikarus 2291, na złom wywieziono także wóz 1956. Na Kaczej zostały już tylko trzy autobusy węgierskiej produkcji – 1453, 1458 i 1459.

 Wieści o kasacjach docierają także z S-2. Prawdopodobnie nie zobaczymy już na linii wagonów 803 oraz 682, rozbitych w wypadkach. Szkoda, bo oba wozy nie pojeździły po poznańskich torach zbyt długo (ledwie po około 5 lat). Podobny los czeka najprawdopodobniej także wagon 612, w którym stwierdzono fatalny stan elektryki. Tramwaj – już bez kasowników – odstawiono na Budziszyską. Sytuacja taborowa wydziału S-2 (choć kilka wagonów po wypadkach udało się doprowadzić do ładu) wciąż nie jest dobra. Pojawiły się już nawet plotki o konieczności uruchomienia *nockowozów* 668 i 669 na zmianach dziennych. Warto także dodać, że flagowy *madalińczyk* 685 jeździ ze stałą obsługą, od czasu do czasu uzyskując obsługę przypadkową. Konfrontowanie grafików pracy Klubowiczów z 1/10 etatu ze zmianami obsługiwanymi wagonem 685 zwykle przerasta możliwości obsługi wydziału S-2.

 Po zimowej przerwie na przystankach zaczęły się pojawiać kolejne biletomaty. Ich liczba sukcesywnie rośnie. Niestety ustawienie biletomatu nie oznacza jeszcze, że można w nim kupić bilety. ZTM daje sobie dwa tygodnie czasu od ustawienia do podłączenia. Warto wspomnieć, że biletomaty z PST sprzedały już bilety za kwotę ponad 200 tysięcy złotych.



Na dworcu autobusowym Rondo Śródka pojawił się plac wysypany tłuczniem (w miejscu wesołego miasteczka), na którym znajdują się miejsca dla autobusów. Powód: od dłuższego czasu na dworcu było za ciasno, w konsekwencji czego dochodziło do przytarć autobusów. Na plac odstawiane są autobusy kierowców mających przerwę na posiłek. Autobus po wysadzeniu pasażerów parkuje na tłuczniu. Po skończonej przerwie objeżdża dworzec przez rondo, po czym ustawia się na odpowiednim peronie.



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu ogłosiło przetarg na „Wykonanie dokumentacji projektowej na budowę Zajezdni Tramwajowej Franowo w Poznaniu oraz uzyskanie prawomocnej decyzji pozwolenia na budowę”. Plany dotyczące zajezdni są imponujące: zakłada się stworzenie hali przegładowo-naprawczej z myjnią, torów postojowych na 100 tramwajów, z możliwością rozbudowy na kolejne 50. Tory postojowe wg koncepcji powinny mieć możliwość późniejszego zadaszenia. W zajezdni znajdzie się również miejsce na bazę torowców i sieciowców, jak również na tor do prób hamowania (280 metrów).



W roku bieżącym zostaną zlikwidowane rozjazdy na trasie PST umożliwiające zjazd uszkodzonego tramwaju na żeberko. Ma to związek z dużym zużyciem rozjazdów, co wymusza obniżanie prędkości na zwrotnicach i zwiększa hałas. Rozjazdy umożliwiające przejazd na przeciwny tor zostaną wymienione na nowe.



W dniach 7-8 i 14-15 marca br. przeprowadzono wymianę zwrotnic i napędów na skrzyżowaniu ul. 28 Czerwca 1956 r. i Hetmańskiej. W związku z tym zamknięto dla ruchu północną głowicę węzła Traugutta. Tramwaje linii 2 i 9 skrócono do ul. Pamięt-kowej, dziesiątka kursowała przez Głogowską i Hetmańską na Dębiec. Dwójki i dziewiątki nawracały wykorzystując manewr trójkątowania. Objazdowe dziesiątki kursowały z częs-totliwością dnia roboczego – to jest co dziesięć minut. Oznaczało to zwiększenie liczby pociągów na liniach o 4 sztuki w soboty (dodatkowe brygady linii 10) i 4 sztuki w niedziele (przybyło pięć dziesiątek, ubyla jedna dwójka). Ostateczne uruchomienie było przez cztery dni o 3 pociągi wyższe – nie wystawiano bowiem rezerwy na Dębca. W związku z zamknięciem zmianom uległy trasy dojazdów i zjazdów niektórych pociągów na liniach 7, 8, 11 i 18.

## Najciekawsze wstrzymania styczniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**1.01. 22/1 306+307.** Osiem minut wstrzymania ruchu spowodował kot, leżący na torowisku tramwajowym na ul. Św. Marcin (na wysokości Kościuszki). Zwierzę najprawdopodobniej potrafił samochód – leżało na torach. Szybka reakcją wykazał się dozorca pobliskiej posesji – odsuwając ranne zwierzę z torowiska. Ruch wznowiono o 5.27, wcześniej informując o zaistniałym zdarzeniu Straż Miejską i pracowników schroniska dla zwierząt.

**2.01. 107/1 1529.** Niemiłą niespodziankę zafundowali pasażerom linii 107 pracownicy wydziału A-1. Około 5.45 rano Centrala Nadzoru Ruchu otrzymała zgłoszenie o niepoprawnym kursowaniu autobusów linii podmiejskiej. Okazało się, że kierowca jeździ zgodnie z rozkładem jazdy dnia sobotniego, a nie jak wynikało z obwieszczenia ruchu – dnia roboczego. Na trasę pospiesznie wysłano drugi wóz, a w godzinach 6-7 przywrócono ruch na linii zgodnie z planem. Wypadnięcia kursów nie stwierdzono, wykonano jedynie przejazdy w innych godzinach niż zakłada rozkład.

**6.01.** Awaria rury ciepłowniczej była przyczyną zamknięcia ruchu na ul. Głogowskiej (na wysokości Śniadeckich). Przez ponad 3 godziny (1.50-5.10) ruch autobusów nocnych kierowano objazdami – przez Śniadeckich, Konopnickiej, Matejki i Wyspiańskiego w stronę Hetmańskiej oraz przez Berwińskiego, Matejki, Orzeszkowej i Śniadeckich w kierunku centrum.

**6.01. 9/8 610.** Tragiczne potrącenie na przystanku Bonin. Z grupy stojących przed przejściem przez torowisko pieszych wyszła kobieta – wprost pod koła wjeżdżającego na przystanek tramwaju. Piesza wciągnięta została pod wagon... i rozpoczęła się dramatyczna walka o życie. Jedyny w MPK dźwig był tego dnia w naprawie. Służby ratunkowe w zastępstwie

dźwigu rozłożyły podnośniki celem uniesienia wagonu, z powodu kilkunastostopniowych mrozów urządzenia odmówiły jednak posłuszeństwa. Do akcji wezwano strażaków, którzy za pomocą własnego sprzętu wydobyli kobietę spod wagonu. Poszkodowaną w ciężkim stanie zabrano pogotowie. Wagon zepchnięto na Piątkowską, następnie odholowano na teren zajezdni Madalińskiego, gdzie zabezpieczony został do badania komisyjnego.

**6.01. 9/8 904.** Ósma brygada dziewiątki była tego dnia pechowa. Klubowy motorniczy z II zmiany wyjechał na trasę *challengerem*... i zrobił nim ledwo półtora kółka. Kilkunastostopniowe mrozy dały się we znaki *dwukierunkowi*, który zaniemógł na przystanku Plac Wiosny Ludów (kier. Dębiec). Prawdopodobnie niska temperatura spowodowała gwałtowny spadek niskiego napięcia i wyładowanie akumulatorów, co uziemiło wagon na ponad pół godziny (od 17.03). Punktualnie o 17.34 rozpoczęto spychanie *wahadłowca* stojącym za nim pociągiem linii 2/7 (wagon 679). Na czas wstrzymania ruchu tramwaje (w jednym kierunku) kursowały objazdem przez most św. Rocha i rondo Rataje.

**6.01. 51/2 1812.** Zamieszania narobił tego dnia także przegubowy solaris, który raczył się zepsuć na skrzyżowaniu ul. Św. Marcin i al. Niepodległości. Zablokowanie hamulców na torach tramwajowych doprowadziło do blokady ul. Św. Marcin dla tramwajów w obu kierunkach. Jako pierwsi we wstrzymaniu stali: 13/3 450 w kierunku Marcinkowskiego i 4/4 182+181 w stronę ronda Kaponiera. Wstrzymanie ruchu trwało ponad pół godziny (21.13-21.50), a ruch tramwajowy po raz trzeci tego dnia pokierowano objazdami...

**7.01. 11/3 71.** Uszkodzone przetwornice wagonu 71 były przyczyną 20-minutowego (8.05-8.26) wstrzymania

na ul. Winiarskiej (przy Wrzoska). Po doraźnej naprawie przez pracowników pogotowia technicznego uszkodzony pociąg zjechał na Piątkowską – z przeznaczeniem do odholowania na teren zajezdni Forteczna. **15.01** po awarii Księżniczki niemal w tym samym miejscu (tym razem: brak załączania jazdy, wstrzymanie: 16.24-16.45), wagon zepchnięty został na Piątkowską przez 9/9 601.

**7.01. 12/9 272+273.** Moderus *deptus* był przyczyną poważnego wstrzymania ruchu na trasie PST. Około godziny 17.07, na odcinku pomiędzy mostem Teatralnym a przystankiem Słowiańska doszło do usterki technicznej – na tyle poważnej, że konieczne było podjęcie przez motorniczego akcji gaśniczej. Dopiero po 20 minutach zgłoszenie o awarii dotarło do CNR, po kolejnych 20 – ruch był już wznowiony, tramwaj zjechał o własnych siłach na pętlę Os. Sobieskiego. Wstrzymanie ruchu – 38 minut. **20.01** osiemnastominutowy postój tego samego moderusa na linii 13/5 spowodował utrudnienia na rondzie Rataje – przyczyną była ponownie (bliżej nieznana) awaria II wagonu.

**12.01. 76/1 1890.** *Hybryda* – debiut. Najprawdopodobniej na ul. Warszawskiej, na wysokości hotelu Novotel, doszło do uderzenia autobusu kamieniem przez nieznaną sprawców. W efekcie uszkodzona została szyba okna za III drzwiami. Uszkodzenie stwierdzono podczas OC autobusu, a do aktu wandalizmu doszło najpewniej podczas kursu zjazdowego. Tego samego dnia rano *hybryda* miała swoją pierwszą kolizję. Na dworcu os. Sobieskiego doszło do przytarcia z samochodem osobowym audi. Straty wozu MPK – przytarte naroże.

**15.01. 66/2 1701.** Kolejny pożar pierwszej *deskorolki*. Około godz. 13.40, na ul. Abp. Dymka (przed Żelazną, kierunek centrum) doszło do pożaru w przedziale silnikowym neoplana. Choć do gaszenia zużyto wszystkie gaśnice będące na wyposażeniu autobusu, dopiero interwencja dwóch jednostek Państwowej Straży Pożarnej pozwoliła na opanowanie sytuacji i ugaszenie pojazdu. Na skutek pożaru spłonęły węże hamulcowe, co uniemożliwiło odblokowanie pojazdu. Rozblokowanie hamulców wymagało zdjęcia kół z osi, co dodatkowo opóźniło udrożnienie przejazdu ulicą Abp. Dymka.

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Głogowska 131/133, 60-244 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: Lukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

KOREKTA: Kamila Panasiuk, 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.

Autobus odholowano dopiero o 18.05, wcześniej ruch w kier. ul. Piwnej odbywał się objazdem przez os. Przemysława (w stronę przeciwną teoretycznie – bez utrudnień).

**19.01.** Tam gdzie nie ma ruchu... pojawiają się złodzieje. Około godz. 14.50 CNR otrzymała informację o kradzieży drutu jezdnego w ciągu ul. Przelajowej i na pętli Wilczak. Na miejscu stwierdzono odcięte linki odciągowe, pogięte omaszowanie słupów trakcyjnych oraz brak drutu jezdnego na odcinku około 300 metrów.

**29.01. 11/3 71.** Księżniczka w opałach. Spore straty na *prawiehistorycznym* wozie były efektem starcia z samochodem osobowym fiat Doblo, który nie ustąpił pierwszeństwa tramwajowi na skrzyżowaniu ul. Wołyńskiej i Wojska Polskiego. Przerwa w ruchu tramwajowym trwała kwadrans (18.30-18.44), wagon zjechał do zajezdni ze względu na uszkodzenia.

**30.01. 8/4 688 vs 20/1 2601.** Czarnej serii *stodójkowej* ciąg dalszy. Do przytarcia wycieczki z liniową ósemką doszło przy Okrąglaku. Klubowy motorniczy jechał w stronę pl. Cyryla Ratajskiego, tramwaje nie zmieściły się na łuku i zahaczyły. W *stodójkę* doszło do przerysowania listew bocznych na obu członach, wagon 688 ma od tego dnia kilka rys na lakierze więcej. Winnym zdarzenia uznano motorniczego tramwaju linii 8/4.

**Usterki wagonów niskopodłogowych**

Data	Wstrzymanie	Linia	Wagon	Miejsce, kierunek jazdy	Usterka	Zjazd do zajezdni
5.01	7.45-8.05	14/1	511	Trasa PST / ul. Urbanowska, kier. Górczyn	Brak luzowania pierwszego wózka	O własnych siłach
6.01	6.49-7.01	14/1	502	Wjazd na pętlę Górczyn	Zanik niskiego napięcia	O własnych siłach
10.01	4.44-5.24	12/2	404	Królowej Jadwigi / Strzelecka, kier. os. Sobieskiego	Brak rozruchu	Zepchnięty przez 12/3 407 na Towarową
14.01	10.35-10.50	12/6	401	Most Dworcowy, kier. Starołęka	Awaria komputera	O własnych siłach
14.01	11.18-11.25	12/10	405	Wyjazd z PST, kier. Starołęka	Uszkodzony wózek C	O własnych siłach
21.01	18.13-18.22	12/8	401	Królowej Jadwigi / AWF, kier. Starołęka	Awaria wózka C	O własnych siłach
23.01	14.51-15.00	14/3	512	Głogowska / Wyspiańskiego, kier. os. Sobieskiego	Awaria I drzwi	O własnych siłach