

## Jak Poznań wakacyjne objazdy organizował... Wahadło AD 2009

*Tomasz Gieżyński, współpraca: Marcin Jurczak*

Pod tym hasłem kryje się kwintesencja złowieszczych praktyk remontowych w naszym mieście. Złowieszczych dlatego, że każdy remont i objazd jest utrapieniem dla pasażerów, a bardzo często także dla motorniczych MPK. Po wielu latach przewoźnik zdecydował się wejść w posiadanie wagonów stricte dwukierunkowych, a więc posiadających na obu końcach stanowiska motorniczego oraz na obu burtach drzwi dla pasażerów. W 2005 roku sprowadzono sześć wagonów GT8ZR z Frankfurtu nad Menem (tamtejszego typu O), które od tego czasu stały się wizytówką zastępczej komunikacji szynowej na odcinkach odciętych od zasadniczej sieci lub z konieczności tymczasowo wyposażonych w ślepe końcówkę. Tę z oczywistych względów dobrą decyzję należy rozpatrywać przez pryzmat kilku istotnych faktów, z powodu których perturbacje związane z wykorzystywaniem wahadeł w ruchu są nieco większe niż się zakłada, przymierzając się do organizacji objazdów.

### Kłątwa trzech miast

Od początku sprowadzania używanych tramwajów przegubowych z zachodniej Europy z ogromnym trudem przychodziła decyzja, by zaangażować się w odbiór wagonów z kolejnego, nowego miasta. Tym sposobem w latach 1991–2005 przybyło do Poznania łącznie 118 wagonów z zaledwie trzech miast (Amsterdamu – 31 sztuk w latach 1991–2003, Düsseldorfu – 48 sztuk w latach 1996–2003 i Frankfurtu nad Menem – 39 sztuk w latach 1997–2005). Jedyne sześć ostatnich tramwajów z tego grona to dwukierunkowe GT8ZR, sprowadzone w 2005 roku z Frankfurtu. Reszta to przegubowce w układzie jednokierunkowym. Należy sobie zadać pytanie: dlaczego, mimo takich ilości wozów, pozyskano tylko kilka *dwukierunkowców*, mogących stanowić (przy większej liczbie) potencjalnie najbardziej elastyczną grupę wagonów, ratującą niekiedy sytuację w trakcie objazdów? Pierwszym powodem jest przywiązanie do właśnie trzech wyżej wymienionych miast. Frankfurt posiadał na zbyciu tylko sześć tramwajów O (z ogólnej liczby ośmiu sztuk w całej serii – dwa pozostały w swojej ojczyźnie, służąc jako wagon odpowiednio historyczny i imprezowy), nowsze wersje w postaci wagonów P i Pt okazały się dla Poznania za szerokie (w skrajni łuku) i zbyt ciężkie, a rozkładane schodki nie stanowiły zachęty do zakupu ich w celu użytkowania w polskich warunkach obciążenia taboru. Amsterdam od zawsze krucho stał



**Piątek 7.08, godzina 13.00. Plac budowy na ul. Roosevelta jest pusty – robotnicy relaksują się w cieniu pobliskiego drzewa. Chwilę później fotografujący usłyszy na swój temat całą listę komentarzy nie nadających się do cytowania. I nie będzie jedyną osobą, do której tego dnia „doczepią się” mocno zajęci wymianą zwrotnicy pracownicy MPK.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 7.08.2009*

z *dwukierunkami* potrzebnymi do obsługi ślepo zakończonej linii 5 – sam wypożyczał w tym celu nawet GT10N z Duisburga i E6 (ex Wiedeń) z Utrechtu. Düsseldorf zaś nie posiadał wystarczających ilości klasycznych GT w układzie dwukierunkowym, by ich sprowadzanie miało jakkolwiek sens, zaś seria GT8S, która znajdowała się w orbicie zainteresowań MPK Poznań, dopiero w najbliższych tygodniach podlegać będzie eksterminacji. W dodatku, na samym finiszu, prawdopodobnie „zwinął” je nam Kraków.

Z powyższego wynika jednoznacznie, że przysłonięcie sobie oczu klapkami i skupienie się tylko na trzech dawcach wozów spowodowało, iż realne zakupy wagonów dwukierunkowych mogliśmy przeprowadzić tylko na poziomie 6 sztuk. Czy można było rozegrać to inaczej? Pewnie tak. O ile Kassel i Norymberga, posiadające odpowiednio wagony 6ZGTW i N8C oraz N8S-NF mają od lat umowy z Gorzowem Wlkp. i Krakowem, i właśnie do tych miast wysłały bądź wysłały swoje *dwukierunki*, o tyle Dortmund był „do wzięcia”. Gdańsk wygrał jednak wyścig po 46 sztuk N8C i tym

samym seria N8 została w zasadzie rozdysponowana. Nieco gorsze, choć niekoniecznie młodsze, były wagony E6 wycofywane z wiedeńskiej linii metra U6. Te odpowiedniki dwukierunkowych GT6, o ogromnej jak na taki mały tramwaj mocy, mogące – co lepsze – jeździć w trakcji ukrotnionej, zostały jednak podzielone między Kraków i Utrecht. Poznań znowu obszedł się smakiem, na dodatek prawdopodobnie w ogóle o tym nie wiedząc. Lata upływały nam na wpatrywaniu się w Düsseldorf i jego wciąż oddalające się w czasie wagony GT8S.

### **Kres możliwości**

W tej sytuacji trzeba szyc garnitur z takiego materiału, jaki posiadamy. W przypadku krótkich linii wahadłowych (2-4 przystanki, obsługa wahadłowo po dwóch niezależnych torach) sytuacja nie przedstawia się tragicznie, zwłaszcza, że posiadamy w odwodzie trzy składy 105NaDK z kabinami na obu końcach i drzwiami po jednej stronie pojazdu. Gorzej się dzieje, gdy linia zastępcza jest nieco dłuższa, obsługuje newralgiczny rejon miasta i na dodatek ma ślepa końcówkę wyposażoną w łącznik torowy pozwalający na powrót tramwaju na tor właściwy. W takich przypadkach najczęściej wykorzystanie *dwukierunków* oscyluje w okolicy 100%, co automatycznie powoduje utrudnienia w przypadku najdrobniejszej awarii czy choćby planowego przeglądu. Widać to było dobitnie na przykładzie linii W1 oraz 28 uruchomionych w ciągu ulicy Głogowskiej – najpierw do Potworowskiego (remont węzła GLHE), a potem do Ściegiennego (remont wiaduktu nad pętlą Górczyn). Praktycznie nie było dnia, by zrealizowano założoną częstotliwość bez większych utrudnień. W zasadzie jednak nie mogło być mowy o równoległym prowadzeniu remontu z wykorzystaniem tych pojazdów w innym rejonie miasta – byłoby ich po prostu za mało. Przypadek wydłużenia W1 do Sobieskiego, z powodu podbijania torów na PST i częściowej obsługi tej trasy odcinkami jednotorowymi, „udał się” (choć to sformułowanie i tak na wyrost) tylko dlatego, że mieliśmy wówczas długi sierpniowy weekend i pasażerowie zmieścili się do GT8ZR, kursującego po PST z częstotliwością powyżej 10 minut.



**Przy okazji odcięcia od reszty sieci trasy na Winiarach, „odkopano” żeberko pętli tramwajowej Piątkowska. Na zdjęciu: wagon GT8ZR 904 na ślepo zakończonym torze odstawczym.**

*Fot.: Bartosz Kopeć, 27.07.2009*

Do obecnych wakacji nie wydarzył się jednak precedens, by łącznie około 10 kilometrów sieci było odciętych od zasadniczej części przez remont jednego rozjazdu. Kilometrów tych byłoby zresztą znacznie więcej, gdyby nie planowa modernizacja ulicy Winogrady, dzięki której trasę na Połabską można zaliczyć do trwale nieużywanych. Natomiast trasa na Piątkowską między 18.07 a 14.08.2009 r. oraz dodatkowo trasa na PST w dniach 07–09.08.2009 r. zostały odcięte od sieci tramwajowej, co spowodowało lawinę ciekawych decyzji i późniejszych – nie zawsze sympatycznych – doświadczeń wynikających z prób realizacji założeń taktycznych.

### **Piątkowska**

Sytuacja prezentowała się dość jednoznacznie – przy stanie 6 wagonów zamkniętych na pętli i uruchomieniu 50% wozów przez wszystkie dni tygodnia od początku do końca kursowania z częstotliwością co 12 minut, problemem z obsługą linii W relacji Piątkowska – Wielkopolska nie przewidywano. I słusznie – linia w zasadzie wewnątrzmiastowa kursowała z obłożeniem do 100% miejsc siedzących (na niektórych kursach), tramwaje jeździły w tempie spacerowym wyrabiając się mimo to w szybkim rozkładzie, a postój główny utrzymany był na pętli Piątkowska posiadającej zaplecze socjalne, zaś na „nawrotce” przy Wielkopolskiej przewidziano czterominutowy postój na zmianę kierunku jazdy i dokonanie wszelkich związanych z tym czynności. Czasu było w sam raz, „wakacyjna” i sielankowa linia była dobrze wspominana przez motorniczych, którzy z zasady wahadeł nie lubią (głównie za bujanie się np. po trzy przystanki w tę i z powrotem, a także ze względu na potencjalnie dużą awaryjność wagonów). Na Piątkowskiej tylko raz wydarzyła się sytuacja, że jednego dnia padły trzy wagony, jednak pozostająca w tej samej liczbie rezerwa wykonywała następne rozkładowe kursy i do paraliżu nie doszło. W tym czasie dokonano remontu torowiska w ul. Pułaskiego od Poznańskiej do Wielkopolskiej. Z uwagi na zwiększenie zakresu remontu w trakcie jego trwania podjęto decyzję, że GT8ZR wyjadą w dniu 06.08.2009 r. do zajezdni na przegląd, by już od wieczora przejąć na trzy pełne doby obsługę odciętej trasy PST. Około 17 na Madalińskiego pojechały wozy 905, 906 i 907, a po zakończeniu planowych kursów, późnym wieczorem, zjechały także 901, 903 i 904. Po wykonaniu prac na wjeździe na PST, w dniach 10–13.08.2009 r. wahadła w komplecie pojawiły się znowu na trasie na Piątkowską.

Co jednak działo się tam w czasie obsługi PST? Ano nic. Z uwagi na skąpy dwukierunkowy inwentarz stwierdzono (poniekąd słusznie), że PST jest ważniejszy i na Piątkowskiej nie pozostał ani jeden wagon. Nie uruchomiono też żadnej dodatkowej komunikacji zastępczej, choćby w postaci zagęszczenia kursów autobusowej linii 78 w relacji Kaponiera – Piątkowska, co nieco podreperowałoby karygodnie słabą ofertę komunikacyjną na Sołacz i Boninie. Marginalizacja tego obszaru wywołała wzburzenie mieszkańców, ale na jakiegokolwiek interwencje i reakcje czasu nie było – wszak to „tylko 3 dni”. Polecono im tylko korzystanie z „istniejących linii autobusowych”, przede wszystkim 64 i 78, ale także 82, 68, 60 i 71. Pozbawienie rejonu Sołacza i Bonina komunikacji szynowej przyszło bardzo łatwo, a koronnym argumentem był fakt posiadania tylko sześciu pojazdów dwukierunkowych, które w tym

momencie były znacznie bardziej potrzebne na PST. Tak! Ale przecież lata zaniedbań i bojaźliwości w zakresie pozyskiwania takich tramwajów przez nasze MPK nie są w żaden sposób zawinione przez mieszkańców tej części Poznania i stawianie ich w ten sposób przed faktem dokonanym nie przynosi chwały ani przewoźnikowi, ani organizatorowi przewozów.

### PST

To miał być sprawdzian dla pasażerów, motorniczych, warsztatu, nadzoru ruchu i wszelkich innych podmiotów, świadomie lub nieświadomie uczestniczących w procesie obsługi wahadłowego tramwaju. Od początku wiadomo było, że objazd będzie dla wydziału S-2 wyzwaniem, choć nie zadaniem ponad możliwości. Szczęśliwie żaden z wagonów nie był długotrwale unieruchomiony, a sezon wakacyjny trwał w najlepsze – nic zatem nie zapowiadało tramwajowej katastrofy. Wahadło na PST przewidziano na weekend – od piątku rano do niedzieli wieczorem (nie licząc wahadłowego tramwaju nocnego). Szkoda, że planowanie zamknięcia nie spotkało się z oceną realnych możliwości służb torowych. Biorąc pod uwagę mało dynamiczne tempo prac w wykonaniu tych ostatnich, śmiało można postawić tezę, że wymiana zwrotnic mogła trwać nie trzy, lecz dwa dni. A wówczas przez cały piątek po trasie PST mogłyby kursować linie stale ją obsługujące, co z pewnością nie prowadziłoby do tak gwałtownej, negatywnej reakcji pasażerów i lokalnych mediów na zaproponowaną komunikację zastępczą.

Zgodnie z przewidywaniami, poranny szczyt komunikacyjny w piątek 7 sierpnia zakończył się paraliżem trasy. Tzw. efekt stadny ze strony pasażerów skutkowało permanentnym blokowaniem drzwi wagonów GT8ZR, w efekcie wahadła zjeżdżały się na przystankach w kierunku centrum. Pikanterii dodał fakt, że w piątkowej obsłudze znaleźli się motorniczowie bez niezbędnego stażu – niektórzy z nich nie radzili sobie z odblokowywaniem zablokowanych napędów drzwiowych (obsługa GT8ZR wymaga znajomości funkcjonowania systemu mechanicznego ryglowania drzwi, którego nie posiadają żadne inne wagony rodziny GT!). Brak doświadczenia skutkowało także komplikacjami przy przełączaniu wagonu z jednej kabiny do drugiej. Trudno mieć o to pretensje do motorniczych – wszak ci, którzy rozpoczęli pracę w sezonie „pozaremontowym” (gdy wahadła kursowały wyłącznie na liniach obsługiwanych jednokierunkowo) nie mieli prawa wiedzieć, co i jak funkcjonować będzie przy jeździe dwukierunkowej. Pretensje można mieć raczej do planujących pracę na linii W za to, że zamiast wybrać do obsługi tego ciężkiego zadania przeszkolonych i doświadczonych pracowników, wagonami wyjechali motorniczowie „jak leci”. Efektem było spowalnianie jednego wahadła przed drugie i kolejka przed wjazdem na jednotorowy odcinek Słowiańska – Roosevelta. Tu dodać należy także fakt niepotrzebnego stresowania motorniczych – wysłanie niedoświadczonych pracowników na pole minowe wahadła PST śmiało można za decyzję nieprzemysłaną.

Szczęśliwie zdecydowano o obsłudze odcinka Słowiańska – Roosevelta dwoma torami. Dlaczego szczęśliwie? Chociażby dlatego, że w przypadku jazdy wyłącznie jednym torem, najmniejsza usterka na odcinku jednotorowym powodowałaby całkowitą blokadę linii W. Obsługa dwutorowa gwarantowała także dużo wyższą

przepustowość, a drugi, zapasowy tor przydał się już pierwszego dnia. W piątek, krótko przed godziną 17, przy Roosevelta „rozsyłał się” wagon 901. Dzięki błyskawicznej akcji służb NN udało się „przesadzić” ponad setkę pasażerów do pojazdu na drugim torze i pomimo drobnych utrudnień ruch odbywał się płynnie – wyłącznie torem zachodnim. Wóz 901 ostatecznie wystartował z Roosevelta, by dojechać aż do Słowiańskiej. Tu nastąpiła ostateczna awaria sterowania drzwiami – i wagon bez pasażerów awaryjnie zjechał na pętlę os. Sobieskiego. I tu zaczynają się „schody” – półtoragodzinna walka pogotowia technicznego z 901 poskutkowało diagnozą: „bez części nie da rady”. Niestety, w zajezdni przy ul. Madalińskiego nie przewidziano, że awaria wagonu GT8ZR może wydarzyć się właśnie podczas II zmiany – magazyn części zamiennych na terenie zajezdni był zatem zamknięty. Wobec wysokiego (nawet w wakacje) obciążenia trasy PST i konieczności utrzymania sprawności technicznej bliskiej 100 procent, brak na os. Sobieskiego mechanika z Madaliny z zapasem typowych części zamiennych można uznać za ewidentną *kuchę* wydziału S-2. Awarii było jednak znacznie więcej, i to już w piątek. Od rana z 6 wagonów kursowało 5. Wóz 905, zepsuty podczas jazdy nocnej (awaria solenoidu), całą pierwszą część dnia spędził w zajezdni Madalińskiego. Dlaczego wyjechał na trasę dopiero ok. 15? Nie wiadomo. Całe szczęście, że wyjechał – chwilę później usterkę drzwi zasygnalizował bowiem wagon 906. Gdy pogotowie techniczne uporało się z wagonem 906, od razu zabrało się za 907 – pracę motorniczemu uprzykrzała w tym wagonie awaria układu wyłączania fotokomórek. Na deser nastąpiło wspomniane już, 3,5-godzinne wyłączenie z ruchu wagonu 901.

Problemów na trasie było jednak więcej. Opóźnienia generowali pasażerowie, stając na stopniach. Opóźnienia zdarzało się generować przypadkowo także pracownikom nadzoru ruchu. Przydeptywanie kłapek w drzwiach w celu przytrzymania drzwi dla pasażera dobiegającego w kilku przypadkach zakończyło się zablokowaniem drzwi i opóźniło odjazd z przystanku. Brak jasnych dyspozycji skutkowało dowolną interpretacją rozkładu jazdy przez dyżurnych ruchu i motorniczych. Zabrakło także jasnych i czytelnych komunikatów dla pasażerów, zarówno na samej trasie, jak i na pętli os. Sobieskiego. Na tle techniczno-organizacyjnego chaosu pozytywnie wybijała się praca służb nadzorczych. *Obchodowi* obecni byli na przystanku końcowo-początkowym od wczesnego poranka aż do późnego wieczora (i to w dwuosobowych zespołach!). W upłynnieniu ruchu przydał się także monitoring trasy PST – dzięki podglądowi wszystkich kamer rozmieszczonych na trasie, dyżurny z pętli os. Sobieskiego mógł natychmiast informować służby o utrudnieniach i ewentualnych opóźnieniach na trasie. To z kolei przydało się, gdy problemy z drzwiami zaczęły sygnalizować wagon 906. W efekcie następowało jego opóźnienie, na które błyskawicznie reagować mógł dyżurny ruchu, wypuszczając z pętli kolejne wagony z opóźnieniem, by między „ostatnim” a „pierwszym” nie było zbyt dużej luki czasowej.

### Podsumowanie

Z pewnością na plus zapisać należy coraz większą odwagę w zakresie organizacji ruchu przy wykorzystaniu pojazdów dwukierunkowych, w zasadzie rzecz by można

na poziomie europejskim. Niestety, łyżkę dziegciu do beczki miodu dołożyły:

- Podejście warsztatu i motorniczych do GT8ZR; jedni wagony znają, ale te wciąż się psują, a drudzy, jak widać, czasem nie potrafią nawet wykonać podstawowej czynności, do jakiej tramwaje te są przeznaczone, czyli zmiany kierunku. Sytuacja braku przełącznika drzwi z powodu zamkniętego popołudniami magazynu na S-2 jest już w ogóle kuriozalna...
- Posiadanie zbyt skromnej floty taboru dwukierunkowego w stosunku do potrzeb naszego miasta, uniemożliwiającej prowadzenie objazdów remontowych z polotem i zapewnieniem minimalnej akceptowalnej oferty w odciętych rejonach.
- Brak przeszkolenia wszelkich służb pomocniczych z zakresu szczegółów eksploatacyjnych wagonów GT8ZR, skutkujący niepotrzebnymi przestojami i usterkami, których być może dałoby się uniknąć.
- Brak elastyczności koncepcyjnej – wszak za miedzą, w Biskupicach Wilk., w bazie firmy Modertrans stoi kilka wagonów N8C z Dortmundu, przygotowanych do modernizacji dla Gdańska. Tak naprawdę potrzebowałibyśmy 3 wagonów, by zapewnić ruch na obu trasach, a element promocyjny z wykorzystaniem

przynajmniej jednego gotowego N8C-NF byłby zapewne jasnym punktem we współpracy Modertransu z MPK. Trzeba jednak chcieć, posiadać niezbędną wiedzę oraz planować tego typu wydarzenia z wyprzedzeniem nieco większym niż miesiąc.

Najważniejszy jest punkt drugi. O ile należy walczyć z poprawą podejścia ludzi do tematyki wahadeł, to jednak najpilniejsze wydaje się sprowadzenie sporej ilości (przynajmniej 20-30 sztuk) tramwajów dwukierunkowych, dzięki czemu możliwe będzie uniknięcie wielu kłopotów wymienionych powyżej – choćby z powodu posiadania większych rezerw i szybkiego zastępowania niesprawnych wagonów na trasie. Przez wiele miesięcy trzymaliśmy i nadal trzymamy kciuki, by zapowiadany od lat zakup dużej transzy wagonów GT8S z Düsseldorfu wreszcie doszedł do skutku. Czy tak się stanie? W Krakowie rozładowano wagon typu GT8S nr 3037. Jak wieść gminna niesie, w Małopolsce ostrzą sobie zęby na wszystkie 29 sztuk. Nie czas i nie miejsce komentować politykę taborową MPK Kraków, jeżeli jednak Kraków „sprzątnie” nam sprzed nosa ostatnią sensowną normalnotorową serię *dwukierunków*, z pewnością będzie to dla Poznania tramwajowa porażka roku...

## Ocena ponadpółrocznej działalności ZTM w Poznaniu w świetle proponowanych zmian w transporcie publicznym

### Wielkie nic – czyli wszystko bez sensu?

Robert Bartkowiak

Choć zdecydowanie wycofano się już z pomysłu wprowadzenia ograniczenia w kursowaniu tramwajów w Poznaniu, warto jednak podjąć polemikę i z bliska przyjrzeć się całej tej – bulwersującej z punktu widzenia pasażerów MPK Poznań – sprawie. Wywołała ona falę protestów oraz społecznego niezadowolenia wśród mieszkańców Poznania. Wszystko to za sprawą wszechobecnego kryzysu (ostatnio bardzo modny termin), którym wszyscy się zaślaniają, ale nikt tak na dobrą sprawę jeszcze go nie widział. Ilość pasażerów, zarówno przed kryzysem, jak i w czasie jego trwania, nie uległa – hipotetycznie – zmianie. Ale tylko hipotetycznie. Dlatego jakiegokolwiek cięcia w rozkładach jazdy tramwajów są karygodne – przyczyniają się one tylko i wyłącznie do pogorszenia jakości usług transportu publicznego na terenie naszego miasta. Określenie „hipotetycznie” zostało tu użyte świadomie, gdyż nieudolność osób zarządzających i mających wpływ na obecny kształt komunikacji miejskiej odbija się odwrotnie proporcjonalnie na ilości przewiezionych osób w ciągu całego roku. Nie da się ukryć, że liczby te z roku na rok spadają. Niestety, nikogo to przesadnie nie obchodzi i nie przeraża – a powinno. Nic więc dziwnego, że większość poznaniaków woli kupić sobie własne cztery kółka, wydając na to wszystkie oszczędności i zamiast tkwić w korku w przepełnionym tramwaju czy autobusie, podróżuje w „normalnych” warunkach, we własnym aucie, słuchając ulubionej muzyki. Dlatego warto w tym miejscu na chwilę się zatrzymać i zadać sobie podstawowe pytanie. Co Zarząd Transportu Miejskiego zrobił dla rozwoju transportu

publicznego w naszym mieście? Odpowiedź jest – jak na razie – jasna, klarowna i bardzo prosta.

Nic. Nic. Nic. Nic. Nic. Po prostu wielkie i słuszne NIC.

#### Dlaczego nic?

Głównym zamysłem powołania do życia takiej instytucji, jak Zarząd Transportu Miejskiego, była poprawa funkcjonowania poznańskiego transportu miejskiego, choć i tak działa ona już na, powiedzmy sobie szczerze, dość przyzwoitym poziomie. Nim powołano tę instytucję do życia, mówiono się wiele o plusach tego przedsięwzięcia. Mimo obaw wszyscy łudzili się, że tak faktycznie będzie. Tymczasem wszystko stoi tak jak stało i jakoś nie widać, by ktokolwiek miał zamiar pchnąć całą tę maszynę do przodu.



**Dzięki umowie wieloletniej, zarządca nie będzie musiał „martwić się” przewoźnikami prywatnymi. Polem do popisu dla ZTM-u będzie jednak temat wspólnego biletu i integracji komunikacji zbiorowej o zasięgu aglomeracyjnym.**

Fot.: Marcin Jurczak, 8.06.2006

Obiecywane zmiany miały przede wszystkim dotyczyć podejścia do pasażerów. Dlatego ZTM miał przejąć wszystkie funkcje stricte organizacyjne, natomiast MPK Poznań miało stać się tylko przewoźnikiem wykonującym przewozy na zlecenie ZTM-u oraz Miasta Poznania.

ZTM postawił przed sobą wiele ambitnych zadań. Zobowiązał się do prognozowania i modelowania rozwiązań dotyczących lokalnego transportu zbiorowego, badania rynku usług lokalnego transportu zbiorowego, potrzeb przewozowych mieszkańców czy też ustalania wielkości usług przewozowych. Póki co, patrząc z perspektywy czasu, Zarząd Transportu Miejskiego sieje tylko zamęt oraz próbuje zmienić przede wszystkim to, co w komunikacji miejskiej jest dobre i sprawdza się w Poznaniu od wielu lat. Każde świadome i konsekwentne działanie w kierunku ograniczenia kursowania pojazdów komunikacji miejskiej prowadzi ją do powolnej agonii i spadku jej popularności. W skrajnych przypadkach może także doprowadzić do jej całkowitej likwidacji. Żadne skomunikowania nie są w stanie zniwelować strat czasowych wynikających z ograniczonych kursów. Poza tym poznańska sieć tramwajowa ma o tyle trudny układ, iż tak naprawdę trudno jest pokusić się o stworzenie miejsca, gdzie tramwaje oczekiwałyby na skomunikowanie z innymi. Dochodzi do tego paradoksalny fakt skracania poznańskich przystanków tramwajowych do niezbędnego z niezbędnymi minimów, bez przyszłościowego myślenia. Ciekawie prezentuje się również zapis o prowadzeniu działań w zakresie wdrażania dynamicznej informacji pasażerskiej. Można się było o niej przekonać podczas uruchomienia słynnych już wahadeł na trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Pojawiły się jak zwykle beznadziejne komunikaty na przystankach. Nawet nie pokuszono się o zrobienie schematu, który zdecydowanie lepiej obrazowałby zmiany w komunikacji miejskiej. Nie można również przemilczeć braku rozkładów jazdy linii nr 9, 10, 12 (w relacji Starołęka – Junikowo) oraz 16 (w relacji os. Lecha – Górczyn). Choć remont trwał tylko trzy dni, pasażerowie powinni być poinformowani, o której dokładnie godzinie na danym przystanku pojawi się tramwaj. Nie wszyscy potrafią wróżyć z fusów, bądź stawiać tarota. Takie rozkłady mogłyby zawisnąć obok obecnie funkcjonujących z zaznaczeniem dni, w jakich obowiązują; najlepiej na żółtym tle, nawet na kilka dni przed planowanym remontem. Pasażer widząc dwa rozkłady jazdy tej samej linii (czy nawet innej, zwykle kursującej w innych okolicach), zorientowałby się z wyprzedzeniem, że w najbliższym czasie czekają go zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, spowodowane remontem. O elektronicznych tablicach pokazujących rzeczywisty czas przyjazdu tramwaju czy autobusu możemy na razie tylko pomarzyć. Podobne do proponowanych wyżej, żółte rozkłady jazdy pojawiły się w tym roku podczas objazdów na liniach autobusowych nr 71 oraz 91, ale tylko na przystankach objazdowych. Szkoda, że podczas innych objazdów nie zdecydowano się na tego typu rozwiązanie. Kuleje również informacja dla pasażerów (również tych obcojęzycznych) w tak szumnie zapowiadanych automatach biletowych. Tutaj do dnia dzisiejszego nie skorzystano z opcji informowania pasażerów o czekających ich utrudnieniach w ruchu, choć biletomaty posiadają taką opcję. Zapowiedzi w tramwajach i autobusach nadal są niedopracowane. Często przystanki są zapowiadane za wcześniej, bądź za

późno, lub wtedy, kiedy w pojeździe panuje największy hałas i nic nie słycać. Zapowiedź przystanku należy emitować na chwilę przed otwarciem drzwi, a zaraz po ich zamknięciu powinien być zapowiedziany następny przystanek. Nie mniej ważne są informacje o rodzaju zapowiedzi – „Przystanek” lub „Następny przystanek”. Na końcówkach można by się również pokusić o komunikat „Przystanek końcowy”.

Bałagan panuje również w termometrach, które informują ludzi o dokładnym przebiegu trasy, orientacyjnych czasach przejazdu oraz możliwościach przesiadek na danych przystankach. Z tymi ostatnimi jest największy problem. Praktycznie na większości termometrów można znaleźć jakieś rażące błędy. Niestety, zmodernizowane składy wagonów typu 105N, oraz nowsze tramwaje – tetry czy combino – nie posiadają miejsca na termometr. W zamian dysponują „przewijanymi” z boku pojazdu wyświetlaczami, które pokazują raczej mało dokładny przebieg trasy – wręcz zerowy. Poza tym nie wszyscy muszą wiedzieć, co oznacza skrót „GTR”.

Nie dba się również o to, by podczas remontów wagony były poprawnie oszyldowane. Zdarza się, że wagony typu 105N nie posiadają tablic z czerwonym numerem linii, a wozy z wydziału S2 – czarnej cyfry na żółtym tle. Osobną kwestią do dyskusji jest zmiana czołowych tablic z numerem z czerwonych na zielone przez samych motorniczych – bo tramwaj to nie choinka. Karygodne jest również wożenie tablic za szybą. Nagminnie robią to motorniczości z wydziału S2, w szczególności na linii tramwajowej nr 3.

To tylko część problemów, które dzisiaj biją w oczy. Są to z pewnością kwestie ważne, a jednocześnie możliwe do naprawienia małymi nakładami finansowymi. Niezbędna jest tylko systematyczność i żelazna konsekwencja, co dla wielu osób stanowi barierę nie do pokonania. Ale kto ma się tym zająć, jak nie ZTM?

### Jak można oszczędzić?

Specjaliści poszli po najmniejszej linii oporu i upatrzyli sobie oszczędności tylko i wyłącznie w zmniejszeniu częstotliwości kursowania tramwajów, a co za tym idzie, w zdecydowanie mniejszym uruchomieniu wagonów na poszczególnych liniach. Podobne oszczędności można znaleźć w zupełnie inny sposób, chociażby racjonalizując zarządzanie taborem. Wystarczy wysłać na zdecydowanie mniej obciążoną trójkę wagonów typu GT6, a nie GT8, które wożą powietrze, choć dla tej linii i tak najlepszym rozwiązaniem byłaby obsługa wagonami solowymi typu 105N. W tym przypadku mści się przebudowa drugich wagonów w składzie na doczepy czynne. Niestety tylko pierwsze wagony mogłyby pełnić funkcje solówki, natomiast doczepy trzeba by odstawić na zajezdniach, co wiąże się z dodatkowymi kosztami garażowania pojazdów i koniecznością zapewnienia miejsca, którego ostatnio w Poznaniu brakuje. A odstawienie jakiegokolwiek pojazdu to dla niego powolna śmierć. W tym momencie warto się przyjrzeć tak krytykowanemu przez wielu miłośników Szczecinowi, gdzie zakupiono wagony Tatra T6A2 z Berlina. W dzień roboczy tramwaje te są eksploatowane w składach, natomiast w soboty, niedziele i święta są rozczepiane, by wozić pasażerów w trakcji solowej. Umożliwia to dobrze wszystkim znany sprzęg Scharfenberga, który pozwala na szybkie i bezproblemowe łączenie wagonów.

Jest to tzw. sprzęg samoczynny. Oznacza to, iż pojazd musi „najechać” na drugi z takim samym sprzęgiem, by wagony się połączyły. Jeśli pociąg ma być zasilany z jednego pantografu, energię elektryczną można przesyłać do drugiego wagonu również za pomocą owego sprzęgu. W przypadku wagonów typu 105N przesyłanie energii elektrycznej odbywa się kablem montowanym u góry pojazdów. By skład rozłączyć bądź złączyć na nowo, potrzeba zdecydowanie więcej czasu i pracy. Przypadek Szczecina pokazuje, iż jest to miasto, w którym – mimo złej opinii – operuje się przede wszystkim nie częstotliwością, lecz pojemnością wagonów. Logiczne jest, że pojedynczy wagon zużywa zdecydowanie mniej prądu niż skład. W skali całego roku takie rozwiązanie pozwala zaoszczędzić niemałą kwotę na energii elektrycznej.

Ekonomizacja transportu publicznego i redukcja jego kosztów eksploatacyjnych powinna być zabiegiem długofalowym, by przynosiła należyty efekt. Nikt zapewne nie zastanawiał się nad tym, jakie oszczędności przyniosłoby zbudowanie zajezdni tramwajowej przy trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, tak jak pierwotnie zakładano. W chwili obecnej przypominają o tym tylko podjazdy usypane między przystankami Aleje Solidarności i Lechicka. Na miejscu planowanej zajezdni obecnie stoi centrum handlowe Poznań Plaza. W ten prosty sposób pogrzebano szansę na oszczędności, za to codziennie generowane są dodatkowe koszty. Wiążą się one z bezustannymi wyjazdami i zjazdami pojazdów do zajezdni położonych na drugim końcu miasta. Ich efektem są niepotrzebne wozokilometry. Przez ponad 12

lat – a tyle funkcjonuje już trasa PST – z pewnością udałoby się zaoszczędzić dziesiątki, bądź nawet setki milionów złotych.

Bardzo dyskusyjna jest również sprawa pojawienia się na przystankach schematów z siecią tramwajową. Cieszy przede wszystkim fakt, że wreszcie coś się ruszyło w tej sprawie. Sam schemat jest dość ciekawy i czytelny, ale zawiera jeden mały i drobny mankament – objazdowe trasy linii nr 3, 4 i 10. Pytanie, czy warto robić schematy, które lada dzień będą już nieaktualne i trzeba je będzie na nowo aktualizować? I jak tu pisać o oszczędnościach...


### Co dalej?


Od 1 stycznia 2009 roku ZTM nie podjął żadnych widocznych działań, które mogłyby zmienić kształt poznańskiej komunikacji miejskiej. Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że powołano do życia twór zbędny, bez którego i tak można by się obejść. Kompletnie nie wykorzystano również potencjału i powagi sytuacji, by uatrakcyjnić rynek przewozów pasażerskich i zwiększyć jego konkurencyjność przez wprowadzenie na liniach autobusowych innych usługodawców. Pewne jest tylko jedno: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu czeka bardzo trudne zadanie – jednoczesne podnoszenie jakości usług i bardzo niskich notowań wśród mieszkańców Poznania. Tylko czy podoła? A może nadal będzie nic?


*Artykuł z nieoficjalnego cyklu:  
„Transport publiczny dla opornych”*

## Nowinki z Pyrogradu


*opracowanie: Marcin Jurczak*


 **Melexem do Kiekrza.** Dokładnie 9 sierpnia rezerwa z os. Sobieskiego w postaci wozu 1731 wykonała kółko na linii 95. Dlaczego o tym piszemy? Przypominamy – z racji garbatego przejazdu kolejowego, pojawianie się niskopodłogowych przegubowców na linii 95 to wyjątkowa rzadkość. W odróżnieniu od solarisów oraz przegubowych MAN-ów (NG272/312 i NG313), neoplany mają krótszą tylną sekcję, co pozwala im bezproblemowo przejechać przez przejazd w Psarskim. W tym kontekście (wobec planowanego zakupu nowych wozów oraz eksterminacji wysokiej podłogi) aż się prosi, by całą serię *melexów* (1731-35) przerzucić z A-1 na A-3.


 **Biletomatowa innowacja.** Automaty drukujące bilety wykorzystują nową czcionkę. Zmiana wynika z faktu, że dotychczasowy nadruk pokrywał się z wydrukami niektórych typów kasowników. To sprawiło, że informacje z kasownika i biletomatu nachodziły na siebie – co mogło być przyczyną nieczytelności biletu i potencjalnej sytuacji konfliktowej podczas kontroli biletów.


 **Hybryda zubożona.** Części dekoracji pozbył się rodzynek solaris Urbino 18 Hybrid. W wozie numer 1890 zdjęta została część bocznych nalepek, przygotowanych z okazji organizacji w Poznaniu konferencji klimatycznej COP14. Pozostawiono nadruki nad linią okien z boku pojazdu, a także na przedniej

i tylnej ścianie. Zdjęto mocno sfatygowane oklejenia części bocznej, znajdujące się pod linią okien.


 **Zmiany przystankowe.** 31 lica przystanek Gospodarska (GOSP-21) kierunku Spławie został przeniesiony z ul. Szczepankowo (gdzie zatrzymują się autobusy gminy Kleszczewo) na ul. Gospodarską. 13 sierpnia uruchomiono przystanek Wykopy n/ż (tylko w kierunku Fabianowa), zlokalizowany na drodze zbiorczej przy ul. Głogowskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Ceglana / ul. Wykopy. Na czas remontu kładki nad ul. Witosa przystanek Witosa Kładka (WIKL-21) przesunięto w stronę os. Kopernika. Wśród nowych nazw jest m.in. Uniwersytet Ekonomiczny, który zastąpił autobusowy przystanek Składowa.


 **Moderusy w akcji.** W dniu 14 sierpnia na linii 15 zadebiutował kolejny *zmoderusowany* pociąg: 180+179. Wciąż trwa „zabawa” z wagonem 272 – po wielu skargach na temat niskiego komfortu pracy motorniczego wynikającego z egzotycznej ergonomii kabiny, wagon zakwalifikowany został przez dział techniczny do naprawy. Przy najbliższym przeglądzie OT wóz ma mieć wymienioną tzw. płytę pedałową. Na chwilę obecną (10.09), wagon stoi w Modertransie. Na linii jeździ 168+167, w dniu 11 września jako „linia X” widziany był skład 166+165. Ponadto w nocy z 19 na 20 sierpnia wywieziono z Poznania trzeciego moderusa Beta (nr 1115) – w malowaniu „podkład Lechii Gdańsk”.

 **Junikowo zawsze do przodu.** Od 16 czerwca obowiązuje zakaz cofania na pętli Junikowo. Dotychczas manewr cofania stosowano przy chęci objechania pociągiem dwóch innych tramwajów stojących na pętli. Trzeci pociąg wjeżdżał na jeden tor, gdzie był wymijany przez dwa inne cofające pociągi – by mógł znaleźć się przed nimi. Przyczyną zakazu jest zużyta krzyżownica. Na każdej krzyżownicy eksploatowanej w jednym kierunku istnieje wyższe ryzyko wykolejenia – przy cofaniu inaczej układają się obrzeża kół, a krzyżownica może zadziałać jak „schodek” lub „pochylnia” – koło wjeżdża na główkę szyny, skąd „zeskakuje” w jedną lub drugą stronę. W przypadku zużycia krzyżownicy ryzyko wykolejenia jest szczególnie wysokie.


 **Kombus wraca do Centrum.** Na peronie obok miejsca autobusów sucholeskich na dworcu PKS, pojawiła się tabliczka z rozkładami jazdy linii 501, 502 i 560. Wybrane kursy wszystkich trzech linii (w dni robocze, ale także w soboty i święta) będą kończyć i zaczynać na dworcu autobusowym PKS przy ul. Towarowej. Przypomnijmy: po likwidacji końcówki linii NB (poprzednik 501) na ul. Św. Marcin, autobusy z Kórnika kończyły bieg na dworcu autobusowym przy rondzie Rataje.

 **Forever glizda.** Temat modernizacji *glizdy* powraca jak bumerang. Projekt moderusa *glizdusa* (pod nazwą Beta MF02) opracował już Modertrans – modernizacje tego typu miałyby zastąpić klasyczne moderusy Alfa. Jest szansa, że projekt ruszy już w najbliższych miesiącach. Na fali zakupu pojazdów niskopodłogowych pojawiła się okazja odkopania koncepcji pojazdów tego typu – nabycie ich większej ilości byłoby świetnym uzupełnieniem dla nowych pojazdów 100% NF. Z informacji zdobytych przez poznańską redakcję Gazety Wyborczej wynika, że pierwsze moderusy Beta miałyby zostać zamówione już w przyszłym roku – w liczbie 5-6 sztuk. Wagony mają mieć ok. 28 metrów długości, monitoring, napęd prądu przemiennego i tajemnicze „czarne skrzynki rejestrujące sygnały o usterkach”. Chęć odejścia od zamówień modelu Alfa zadeklarował dyr. Jan Firlik.

 **Więści z S-1.** 13 sierpnia w godzinach porannych zajezdnię opuścił skład 2020+88+87. To kolejne wagony oddane do zmodernizowania – pierwsze z numerami dwucyfrowymi. 88+87 jest ostatnim składem zaplanowanym na rok 2009 – choć jak wieść gminna niesie, plany mogą być rozszerzone o cztery kolejne pociągi. Na trasę wyjechał wagon 508, poobijany po wykolejeniu przy PKS-ie. Wóz dostał warunkowe dopuszczenie do ruchu – jest w pełni sprawny, w razie pojawienia się jednak jakichkolwiek niepokojących odgłosów i zachowań konstrukcji podczas jazdy, należy natychmiast zawiadomić Centralę Nadzoru Ruchu i wycofać wagon z eksploatacji. 3 września 508 zablokował zewnętrzne koło pętli Górczyn bliżej niesprecyzowaną awarią. Ponadto 3 września zajezdnię S-1 opuścił na lawecie wóz 139 – ze zdobytych informacji wynika, że pojechał w kierunku Biskupic. Kończy się męka z budową dodatkowego toru pod płotem zajezdni – po wielu tygodniach prac wygląda on na skończony.


 **Więści z S-2.** Wśród *helmutów* z nowym malowaniem (uzupełnionym o żółty pasek) są 683, 650



 **Pożegnanie żeberek.** W związku z pracami torowymi prowadzonymi przy okazji likwidacji rozjazdów na trasie PST od nocy z 15/16 września br. (wtorek/środa) do nocy 25/26 września br. (piątek/sobota) za wyjątkiem nocy z 19/20 września br. (sobota/niedziela) oraz 20/21 września br. (niedziela/poniedziałek) zawieszono zostanie kursowanie tramwajów linii N21. Uruchomiona zostanie komunikacja zastępcza w postaci linii autobusowej „za tramwaj” na trasie (w obu kierunkach): rondo Kaponiera – Roosevelta – Pułaskiego – Armii Poznań – Ks. Mieszka I – Szeligowskiego – os. Sobieskiego (dworzec). Likwidacja zwrotnic wynika z ich katastrofального stanu technicznego – w związku z rzadkim wykorzystywaniem ich przydatność oceniono jako niską. W ramach „modernizacji” usunięte zostaną wszystkie cztery boczne tory awaryjne, a także środkowy trapez (przy ul. Lechickiej).

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.09.2009

i 614. Ten pierwszy dorobił się ponadto piszczącego tracka – pikający mechanizm ma prowadzić do wyłączenia urządzenia wówczas gdy nie jest ono potrzebne... lub doprowadzić motorniczego do furii (choć z rozmów z prowadzącymi pojazdy wynika, że raczej to drugie). 3 września na linii nr 2 pojawił się wóz 602 – podobnie jak na Głogowskiej i Fortecznej, letnie rozprężenie dało się we znaki i po kilku awariach na początku września okazało się... że nie bardzo jest czym jeździć. Rozbity stoi wóz 684. Inżynieria dostarczyła ciekawy rozkład dla linii 8/9. Tramwaj wyjeżdżał z Madaliny... po służbie miał jednak „zjazd do zajezdni Gajowa”. W efekcie, wieczorem trzeciego dnia września na Gajowej zameldował się motorniczy linii 8/9 wagonem... 675. Dla statystyków: w tym roku skreślono z inwentarza już trzy wagony: 612 (z dniem 15.05), 803 (22.07) i 682 (19.08).

 **Więści z S-3.** Na Gajową pojechał wagon 308 – rozbity w wyniku najechania na wóz 139. Tu także brakuje taboru – a sytuacja jest jeszcze trudniejsza po niedawnym najechaniu 264+263 na 242+241. Planuje się wypuszczenie tymczasowego składu 242+263. W nocy z 2 na 3 września odbyły się nocne próby wagonu 450, mające na celu poprawę parametrów rozruchu i hamowania. Przy okazji poprawiono również zawieszenie. Lada dzień wóz powinien powrócić na linię. Dodatkowo w pamięci komputera znalazły się trzy nowe linie – jedynka,

dwunastka i szesnastka. To sugeruje, że wagonik zawita na PST. Szkoda, że na liście tras zapisanych w systemie informacji pasażerskiej nie ma jedenastki i czternastki.



**Traugutta za Górczyn.** Z okazji wymiany zwrotnicy przy zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej, przez dwa dni na Górczyn kursowały autobusy komunikacji zastępczej. Przystanek początkowy wyznaczono na Głogowskiej przed prawoskrętem w ul. Hetmańska, skąd autobusy przez Dmowskiego, Krauthofera i Głogowską dojeżdżały na Górczyn. Tramwaje pokierowano objazdami: 14 przez Głogowską, a potem Reymonta do centrum (wewnętrzne kółko), 5 przez Reymonta i Głogowską (zewnątrzne kółko) oraz 8 do zajezdni Madalińskiego. Z okazji objazdu uruchomiono PNR na Stomilu. Jako ciekawostkę uznać można reaktywację końcówki Traugutta. Logika nakazywałaby jednak zakończenie linii 8 na Pamiątkowej – ta właśnie końcówka obecna jest chociażby na filmach wagonów GT. Autorom tego rozwiązania najprawdopodobniej chodziło o uniknięcie przejazdów z pasażerami przez teren zajezdni.



**Zawady 2010.** ZDM ogłosił przetarg na realizację robót budowlanych, polegających na budowie II etapu trasy komunikacyjnej Nowe Zawady w Poznaniu na odcinku od ronda Śródka do skrzyżowania ul. Prymasa A. Hłonda z Główną. Zakres prac obejmuje między innymi budowę dwujezdniowej ulicy po trzy pasy ruchu w głównym ciągu komunikacyjnym, ale także rozebranie istniejącego torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na odcinku od ronda Śródka do pętli tramwajowej i budowę nowego torowiska wraz z napędem i siecią trakcyjną na tym samym odcinku. Przebudowa torowiska (inna sprawa, że „budyń” jaki tam leży i tak nadaje się do wymiany) jest konsekwencją przesunięcia osi jezdni – nie dotyczy bezpośrednio planowanej rozbudowy trasy tramwajowej do Dworca Wschodniego. Prace mają być zakończone do października 2010 roku. Nowy tor na odcinku rondo Śródka – Zawady połączy się ze starym w miejscu wjazdu na pętlę i zwrotnicy przy wyjeździe z niej. Jeżeli przedłużenie tramwaju do Dworca Wschodniego zostanie zrealizowane, konieczne będzie ponowne kopanie w tym miejscu (ale już na krótszym odcinku) – nowa trasa przewiduje bowiem tramwaj kursujący ul. Podwale i dalej pod wiaduktem. Najbardziej prawdopodobne jest, że na czas objazdu jedyńka wydłużona zostanie do Miłostowa, siódemka – skierowana do os. Lecha.



**Nowe Zoo.** Autobusy kursujące na linii Z do ZOO zaczęły pokazywać na wyświetlaczach „Z Nowe Zoo” – zamiast dotychczasowego „D linia dodatkowa”. Ponadto od dnia 5 września kierowcy sprzedają w nich bilety jednorazowe.



**Tramwaj – puszki wróg!** Zwłaszcza jeżeli chodzi o walkę z systemem inteligentnych systemów sygnalizacji świetlnych. Najgorzej jest na ul. Głogowskiej. Mnóstwo czasu traci się na kolejnych nowych sygnalizacjach świetlnych – co ciekawe, po likwidacji lewoskrętów światła te są właściwie wyłącznie dla pieszych – teoretycznie z nikim innym tramwaj tam się zderzyć nie powinien. Problemy zgłaszają ponadto motorniczowie osiemnastek – z uzyskaniem lewoskrętu na łuku Głogowska-Hetmańska. Zespół roboczy składający się z przedstawicieli ZDM, MPK i firmy Vialis dokonał natomiast wizytacji na rondzie Starołęka. Wprowadzono

## PRZYSTANEK

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

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

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

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

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

drobne korekty w tzw. programie szczytowym (dni robocze 14.30-18.30), kolejne zmiany mają być wprowadzane już wkrótce. Może wreszcie skończą się kolejki pociągów tramwajowych przed wjazdem na rondo ze wszystkich stron (najgorzej: tradycyjnie od Starołęki).



**Ostatni biskupinianin.** Zapadł wyrok na wóz numer 1458 (ex. 1637). To siódmy kasowany *ekolog*. Wóz przeszedł naprawę główną w październiku 2003 roku w ZNA Biskupice i był ostatnim remontowanym ikarusem 280. Jednocześnie na złom skazany został wóz 1445 – tym samym na wydziale A-3 pozostały cztery ostatnie wozy wysokopodłogowe.



**Zapytali pasażerów.** „Przystanek Pomysłów” (nazwę konkursu trudno uznać za przypadkową) to nowa inicjatywa MPK Poznań Sp. z o.o. Formularz umieszczony na stronie internetowej umożliwiał zgłaszanie uwag za jej pośrednictwem. W szczególności dotyczyło to sposobów, jakimi pasażerowie uzyskują informacje o zmianach w kursowaniu komunikacji miejskiej, a także tego, jakie nowe kanały informacji mogłyby zostać wprowadzone. Z formularza skorzystało 420 osób – dwie „najbardziej rozbudowane wizje komunikacji między MPK Poznań Sp. z o.o. a pasażerami” zostały nagrodzone upominkiem w postaci książki o tematyce komunikacyjnej. Trudno nie zgodzić się z tezą, że PP to cenna inicjatywa. Warto jednak postawić przede wszystkim na usprawnianie systemu komunikacji miejskiej jako całości – informacja pasażerska to bowiem tylko jeden z wielu jej elementów, a pozostałe szwankują dużo bardziej. Warto tu wspomnieć o permanentnych spóźnieniach (bo korki, bo dużo pasażerów, bo dużo samochodów) czy licznych awariach (co skutkuje wypadaniem kursów i jazdą tzw. stadami). Szczególnie duże pole do popisu mieć tu będą podmioty odpowiedzialne za organizację i inżynierię ruchu.



**Idzie zima.** Z dniem 1 września wprowadzony został tzw. zimowy rozkład jazdy. Tramwaje kursują w dni robocze w godzinach szczytu (od 6.30 do 19.00) co 10 minut, z wyjątkiem linii 3, 4, 11 i 18, kursujących dwa razy rzadziej. Autobusy linii układu głównego wracają do częstotliwości 12-minutowej w szczyte porannym i popołudniowym. Po letniej przerwie powracają na trasę autobusy linii 47, autobus „za tramwaj” w relacji rondo Kaponiera – Mura-Winogrady (w dniu 12 września wyjątkowo do ronda Solidarności) oraz kursy szkolne na liniach 60, 62, 89, 94, 95 i 101.