

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 9 (77)
5 października 2006 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

L znaczy Marketing

Marcin Jurczak



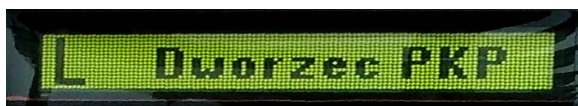
MAN Lion's City na linii L.

Fot.: 2*Marcin Jurczak, 31.08.2006

Zdaniem wielu Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne kiepsko się promuje. Przewoźnik pozostaje po prostu przewoźnikiem, brakuje jednak działań typowo marketingowych i związanych z szeroko rozumianym public relations. Przykłady innych miast pokazują, że dobra promocja znacznie poprawia postrzeganie operatora miejskiej komunikacji. Przysłowiowym światełkiem w tunelu jest pojawienie się linii autobusowej L i związane z nią działania promocyjne. Trzymamy kciuki za kolejne projekty marketingowo-komunikacyjne.

Startujemy

Linia pospieszna L, uruchomiona została w dniu 1 września. Sam start liniowego autobusu był jednak tylko ukoronowaniem działań prowadzonych już wcześniej. Na potrzeby linii wydrukowano specjalne ulotki, w środkach transportu miejskiego pojawiły się plakaty, poprawiła się także dostępność informacji o komunikacji miejskiej na samym lotnisku Ławica. W połączeniu z informacjami pojawiającymi się w mediach pozwoliło to na szybkie poinformowanie potencjalnych klientów o nowej możliwości dojazdu do poznańskiego lotniska.



Linia nietypowa

Na linii L zastosowano kilka nietypowych rozwiązań organizacyjnych. Każdy kij ma jednak dwa końce. Z jednej strony to dobrze, bo świadczy o elastyczności przewoźnika i możliwości dopasowania oferty do specjalnych wymagań klientów (tu: pasażerów samolotów). Z drugiej strony jednak odmienność rozwiązań taryfowych wprowadza nieco zamętu wśród „zwykłych” pasażerów. Nazwa linii wprowadza także skojarzenia z nauką jazdy.

Bagaż bezpłatny

W ramach biletu pasażer ma możliwość darmowego przewozu jednej sztuki bagażu (walizki, dużego plecaka) oraz standardowo bagażu podręcznego. Za każdy następny pobierana jest opłata jak za bilet normalny MPK (2,60 zł). Sama linia jest linią pospieszną, opłaty za podróż są więc takie jak na linii A. Za bilet półgodzinny zapłacimy 5,20 zł, możemy jechać na sieciówce bez dopłaty. Na linii L posiadacze biletów trasowych dopłacają 50%, czego nie można uczynić w A i P (dopłata 100% ceny biletu). Ul. Bukowską jeżdżą teraz autobusy już trzech linii pospiesznych: A, L i P. Każda z nich ma nieco inne zasady taryfikacji, co wprowadzać może ogólne zamieszanie wśród pasażerów.

Ulotka

Po raz pierwszy w historii MPK, wydana została specjalna, wielojęzyczna ulotka promująca jedną jedyną miejską linię autobusową. Znalazły się na niej, oprócz rozkładu jazdy oraz cen biletów, także informacje o ulgach i zwolnieniach z opłat czy opłatach dodatkowych. Jest też schematyczna mapka wraz z numerami linii, na które mamy możliwość przesiadki. Całość ładnie zredagowana, w wersji polskiej, angielskiej i niemieckiej. I choć nie obyło się bez kilku drobnych błędów (np. w wersji angielskiej nie ma możliwości zakupu biletu u kierowcy, a w polskiej jest), jak na debiut, jest naprawdę niezłe.

Tabor

Na materiałach promocyjnych znajdziemy błyszczącego nowością MAN-a Lion's City 1652. Linię obsługują na co dzień jego bracia – MAN-y z zajezdni A-3 Kacza. Dodatkową promocją byłoby, gdyby MPK zdecydowało się oddelegować do obsługi linii L jednego z klimatyzowanych MAN-ów na stałe, dodatkowo oklejając go (na wzór autobusów obsługujących linię 50) „reklamą” linii lotniskowej.

W czerwcowym (74) numerze Przystanku pojawiła się relacja z wyjazdu MPK-owskim ogórkiem do Warszawy na I Międzynarodowy Zlot Ogórków. W tekście piszemy o obsłudze linii okolicznościowych także nieogórkowym taborem historycznym: Sanem H100 i Jelczem PR100. Napisał do nas Pan Michał Kosiński z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, przedstawiając historię i renowację zabytkowego pojazdu. Serdecznie dziękujemy Panu Michałowi za list.



Warszawski Berliet PR100MI w towarzystwie poznańskiego Jelcza 043 Caro.

Fot.: Marcin Jurczak, 20.05.2006

Peerka, opisana w „Przystanku” jako Jelcz PR100, jest w rzeczywistości francuskiej produkcji (1980 rok) Berlietem PR100MI, który pierwsze 11 lat swojego życia spędził w Orleanie pod banderą firmy SEMATO (nr tab. 143), w 1991 roku trafił do KPPU Kraków (nr tab. 825), w 2003 został przekazany krakowskiemu PKS (nr tab. K00080), gdzie służył do końca 2004r. jako darmobus do CH Carrefour „Zakopianka”. W 2005 roku autobus został po cenie złomu odkupiony przez warszawski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, a podczas remontu odpowiednio ucharakteryzowany, aby jak najwierniej naśladował polskie Jelcze-Berliety PR100, eksploatowane w latach 70./80. przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie (drugim przewoźnikiem eksploatującym te autobusy było MZK Szczecin). Niewłaściwy względem polskiego „kuzyna” pozostał jednak silnik (Renault V6 zamiast Berlieta V8), co z kolei ma wpływ na nieco wyższą niż w Jelczach podłogę i położenie (pionowej zamiast poziomej) kratki chłodzenia silnika po prawej, a nie po lewej stronie wozu. Berlieta PR100MI od Jelcza-Berlieta PR100 odróżniała także konstrukcja dachu. Prace adaptacyjne objęły m.in.:

- przebudowę tylnej ściany autobusu;
- odtworzenie polskiego wystroju wnętrza poprzez:
 - a) instalację jelczańskich siedzeń tapicerowanych (dawcy: Jelcze PR110, M11);
 - b) instalację drzwi stosowanych przez JZS w modelach PR100 i montowanych Ikarusach-Zemunach 160P;

c) pozyskanie jelczańskich uchwytych podsufitowych, wykonanych z kremowego plastiku, podwieszanych na skórzanym pasie (dawcy: najstarsze Jelcze PR110U, darczyńcy: Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji, MZK Belchatów, MPK Inowrocław, Michał Chalupczak z Tarnobrzegu);

d) instalację oryginalnych zegarów, stosowanych przez JZS w modelu PR100;

e) montaż laminatów jak najwierniej imitujących „peersetkowe”;

- przebudowę zderzaków (wykonanie wnętrza na tablicę rejestracyjną w zderzaku tylnym, montaż zaślepek zderzaka przedniego).

Pozostałe detale zachowano francuskie.

Z racji niezachowania oryginalnych lamp oświetlenia wewnętrznego, Klub był zmuszony zainstalować standardowe oświetlenie jelczańskie. Nadal trwają też poszukiwania stosowanego w Jelczach PR100 „filmu”, instalowanego dawniej za pierwszym prawym oknem. Numer taborowy klubowego Berlieta (3873) jest następnym numerem po numerze ostatniego sprowadzonego do Warszawy w roku 1977 Jelcza-Berlieta PR100 #3872.

Nowinki z Pyrogradu



Dwukierunkowe *helmuty* cieszyły nasze oczy na linii 18.

Fot.: Michalina Piwańska



W Przystankowym archiwum niezmiennie królują tatry. Od dnia 1 września, plan zakłada dzienne uruchomienie na poziomie 50-70% (5-7 wozów z 10). W dni robocze kursować powinno 7 sztuk (linia 12, brygady 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10), w soboty – 6 sztuk (12/1 – 12/6), a w niedziele i święta – 5 (12/1 – 12/5).





1.09 otwarto skrzyżowanie Głogowska / Hetmańska. Na swoje stare trasy powróciły wszystkie tramwaje kursujące na Górczyn. W związku z rozbiórką wiaduktu w ciągu ul. Hetmańskiej, na trasach objazdowych pozostały 1 i 7 dojeżdżające na Zawady przez Górą Wildę i Królowej Jadwigi oraz 18 skrócona do Dębca.




28.09 rozpoczął się remont przejazdu tramwajowego na Al. Solidarności. Z tej okazji linie nr 9 i 11 skrócono do Gwarnej. Na odcinku Gwarna – Wrzoska kursuje linia

wahadłowa W (zwana także niekiedy linią W1). Jediną alternatywą dla niekursującego tramwaju na odcinku Wrzoska – Piątkowska jest autobus linii 93. Remont ma trwać 5 tygodni, tempo prac podczas pierwszych dni pozwala optymistycznie patrzeć w przyszłość. O zmianach w rejonie Winiar informować będziemy na bieżąco.

 Wagony GT8ZR zadebiutowały na normalnych liniach tramwajowych. Pomiedzy 1.09 a 28.09 (datami zawieszenia W1 na Głogowskiej i uruchomienia nowego W w innej relacji) można je było spotkać w normalnym ruchu liniowym. I bardzo dobrze, bo dłuższy postój nie służy pojazdom tramwajowym.

 Zwrotnice. W związku z uruchomieniem kilku nieużywanych dotychczas łuków, zdalne sterowanie zwrotnic pojawiło się w kilku miejscach. Na Traugutta (łuki w relacji Hetmańska – Dębiec dla linii 18) zwrotnice są trackowe. Trackowa jest także zwrotnica dla 1 i 7 jadących na Zawady. Dla linii 1 i 7 wykonujących skręt w prawo na Hetmańską jadąc od Rynku Wildeckiego, zwrotnica przekładana jest na cewkę.



 Na trasy wyjechał trzeci skład 105Na+105NaDK. 98+97 od poprzednich DwuKabinków różni się zastosowaniem klimatyzacji pierwszej kabiny motorniczego i wyświetlaczy. Wagon posiada wyświetlacze dachowe (okrągłe, w czcionką stylizowaną na klasyczną) i dwa wyświetlacze końcówki. Co ciekawe, nazwa przystanku końcowego jest wyświetlana zarówno w pierwszej jak i drugiej kabine (zatem na początku



Gustowna wrzuta na burcie GT8 685 (ostatniego w oryginalnym malowaniu Rheinbahn Duesseldorf).

Fot.: Marcin Jurczak, 01.09.2006

i na końcu składu). To pierwszy taki przypadek w poznańskich stopytkach.

  Z okazji rozszabrowania eLkowego Ikarusa nr 1141 przez miłośników (jego elementy posłużą do odbudowy pojazdu historycznego) w rolę szkoleniowego wcielił się 1535. Towarzyszy mu jak zawsze Jelcz M11 1401. Nie zmienia się natomiast tabor eLek tramwajowych. Podczas ostatniego kursu królują 105Na 272+273 i GT6 607.

Marcin Jurczak

Co zostało z Ezoterycznego Poznania? czyli motywy komunikacji miejskiej w muzyce brudowej

Adam 085 Białas

Komunikacja miejska może być lepiej lub gorzej zorganizowana, budzić takie czy inne emocje i wrażenia – tu wyróżniamy zwłaszcza zapachowe, estetyczne i pozostałe. Ale przede wszystkim jest ona niemożliwa do niezauważenia w przestrzeni miast. Zgodnie z tym, chociaż przeważnie w tle, przewija się również w twórczości kapel brudowych, to jest tych o cięższym lub alternatywnym brzmieniu.

Zbiorkom jawi się zazwyczaj jako element codziennej monotonii: **Takie zwykle masz ciało, takie szare / Takie nudne są dni, bo takie same / Gdy o świcie do pracy swojej wstajesz / Takie zwykle masz ciało, takie szare / Autobusy i tramwaje / Takie złe i zmęczone ludzkie twarze / Alkoholem skropione, bez wyrazu / Toczą życie o świcie po trotuarze / Takie złe i zmęczone ludzkie twarze** (1) a jedyne wrażenia pasażera to dyskomfort: **Ściśnięty w tramwaju ponad wszelką miarę / Z przygniecioną nogą grubej baby ciężarem / Tak co dnia. To się wreszcie zdobyłem / Kurs prawa jazdy szybko ukończyłem** (2). Jak widać, komunikacja miejska straciła przynajmniej jednego klienta, zapewne z tego powodu, że młody Staszewski trafił na dwu-, a nie trójskład *parówek*. Kolejny muzyk opowiada z kolei o „skutecznym rad sposobie” na pijanego, agresywnego współpasażera: **W autobusie tłok jak k***s, czuję pecha się ktoś / Na***any ledwo stoi, widać, że ma dość / Więc ja mu raz kosę w brzuch i już dalej wicie / Nie ma drugiej takiej kosi w całym świecie / Sika krew wokół, syf, co za jatka, ale dzień** (3).

Wspomniane uczucie – tłoku, ciasnoty i duszenia się w środkach komunikacji miejskiej odzwierciedla wąskie horyzonty współpasażerów i podziały we wrogo nastawionym, babilońskim społeczeństwie: **Moje ubranie jest dla mnie za ciasne / Ściany pokoju są za blisko siebie / Ciasny autobus wyciska ze mnie życie / Nie mam czym oddychać, w powietrzu jest gaz / Dzikie patrole kontrolują ulice / Chcą wysłedzić mój każdy krok** (4). W duszną i gorącą atmosferę ostatnich lat upiornej Polski Ludowej (podlaną zapewne ciepłym, ohydny piwem, bo o inne wówczas było trudno), tym razem nie o poranku, a o martwym zmroku wpisują się: **Browarne tramwaje mkną jak w amoku / Podchmielone autobusy bezradnie konają** (5). Oba teksty pochodzą z lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia.

Przez „polskie piekło” i trudną rzeczywistość tamtych – ale czy tylko tamtych? – lat jedzie „Czerwony autobus”: **Pędzimy przez polską dzicz / Wertepy, chaszce, błota / Patrz w tył – tam nie ma nic / Żaloba i sromota / Patrz w przód – tam raz po raz / Cel mgłą niebieską kusi / Tam chce być każdy z nas / Kto nie chce chcieć – ten musi! / W Czerwonym Autobusie / W Czerwonym Autobusie / W Czerwonym Autobusie mija czas!** (6) Motyw autobusu, jako niechcianej konieczności w twórczości tego artysty pojawia się po raz kolejny: **My, starzy ludzie w autobusie / Nie powinniśmy jeździć nim / Lecz nie wybiera ten kto musi / Kto wybrać nie ma w czym** (7).



Poznański klasyk.
Teledysk *Pidżama Porno*
do piosenki *Ezoteryczny*
Poznań kręcony był w
wagonie N 2602.

Tylko mocno skacowanemu pasażerowi warszawska komunikacja miejska wydaje się szybka i sprawna, co delikatnie podkreśla ostatni wers zwrotki: *Za oknem zimowo zaczyna się dzień / Zaczynam kolejny dzień życia / Wyglądam przez okno, na oczach mam sen / A Grochów się budzi z przepicia / Wypity alkohol uderza w tętnice / Autobus tapła się w śniegu / Przez szybę oglądam betonową stolicę / Już jestem na drugim jej brzuchu* (8).

Upadek „komuny”, oprócz powiewu wolności przyniósł nowe, nieznane dotąd problemy – a także powiewy inne... *Hej, to jedź twój autobus i czerwony jego kolor! / A ty mówisz - był czerwony, teraz tylko smród i odór / Czemu w lecie tutaj w tłumie wszyscy strasznie śmierdzą potem / I nie myśleć chcą samemu, mają już gotowe zwroty.* (9) Zagubiony w nowej rzeczywistości jest też pewien pasażer... *Siedzi w autobusie człowiek z liściem na głowie / Nikt go nie poratuje, nikt mu nic nie powie / Tylko się każdy gapi* (10). Cała masa zagubionych pasażerów, opisana z perspektywy bezrobotnego, byłego hutnika: *Wstałem dziś tak jak zwykle o piątej trzydziści / Nie ma dymów za oknami, nie ma huty już w mym mieście / Zjadłem to co zwykle, tym razem się uylem / Wyszedłem z domu, na autobus zaczekałem / Gdy autobus przyjechał, ledwo wlałem do środka / Tą linią bezrobotni jeżdżą, kogom ja nie spotkał / Wałęsa, dawaj moje trzysta milionów!* (11), który niespełnioną obietnicę prezydenta Wałęsy dostosowuje do inflacyjnej rzeczywistości.

Humor tamtych lat był specyficzny, ale trafnie oddawał zachowanie tłumu podczas zbiegowisk i wypadków: *Leży Marian, leży sobie koło szyny / Przyszła już policja gapią się dziewczyny / Tramwaj mu przejechał poprzez obie nogi / Ach, coś cię spotkało mój Marianie drogi / Tramwaj ruszył dalej, nie zbrudzony prawie / Krwi trochę zostało, ale bardzo mało / Marian jeszcze leży, rozgląda się w tłumie / Nogi leżą obok, on nic nie rozumie / Coraz więcej ludzi i nikt się nie nudzi / Widokiem przybici stoją emeryci / Panie, jak okropnie patrzeć na te rany / Ale dobrze mu tak, pewnie był pijany* (12).

Czerwone autobusy, w przeciwieństwie do macierzystego stroju, nie są wiecznie żywe. Wraz z przechodzeniem starego taboru do Krainy Wiecznych Kursów, w muzykę wplatają się teksty coraz to bardziej frywolne, z akcentem damsko-męskim... *Nocnym tramwajem wiozę cię / Puste przystanki – żaden nasz / Każdym neonem mówisz: nie / Przestałaś płakać / Sypią się iskry – tramwaj gna / Przechekajmy tutaj noc / Dzień zatrzyma tramwaj ten / Elektrycznie krzyczę: chciej / Ocal nas* (13); lub: *Jadę sama tym tramwajem / Będę na pętli tuż przed podążaniem / (...) / Jakby się nie spieszyć / I na szczęście liczyć / O krok mnie wyprzedza / Zwykły motorniczy* (14), czy już zupełnie współczesne: *To zaczęło się / Na przystanku przy operze / Zrozumiałem w mig / Pod swetrem serce mi mocniej zaczęło bić / Październikowy dzień / Tramwaj ze studentami... / Październikowy sen / Co był o pięter sto nad innymi snami* (15).

Oprócz wątków damsko-męskich jawi się też czysta abstrakcja: *Tramwaj przejechał mi przez śniadanie, bezczelnie wjechał*

w mój dom / Przy stole zrobił sobie przystanek, choć dotąd tu nie było go / Pan motorniczy w żółtym berecie przystanął, oświadczył mi / Że mnie zabiera w podróż po świecie, wiadomość włożyłem w drzwi / (...) / Nie gniewaj się, Waldek, ten tramwaj jest naprawdę twój, a reszta moja (16). Nie będę wnikał, co palił autor tekstu: *Tramwaj pełen pawianów ciągną pasiaste wieprze / Na przystanku stado tapirów z trudem wdycha powietrze / Buum! Wielka kraksa na zakręcie / To hipopotam cierpiąc na wzdęcie / Uszkodził szyny gromkim pierdnięciem / Gromadka kruków wracała z zakupów / Rozsypał się im cały karton żuków / Mrówkojad wpadł na jeżozwierza / Koala zaprawiacz oczom nie dowierzał / Czarny goryl, małpy kawał / Z nóg się zwałił, pewnie zawał / Skunks nasmrodził tak straszliwie / Że spadł z drzewa śpiąc leniwiec / Draki narobiły kozy / Ktoś im buchnął korę z brzozy* (17).

Punkowa młodzież narzeka z kolei na trudy powrotu do domu w sobotnią noc *Bo droga do domu jest ciężka i długa / Szczególnie gdy sp***oli Ci setka druga* (18). Nie wiem, czy „druga” oznacza 100/2 czy drugi z kolei „ucieknięty” autobus – za to wiem na pewno, że pewien kontroler przyjął łapówkę w naturze: *Wsiadając w 101 na Teatralnym placu / Usłyszałem za sobą „wsiadasz, pajacu” / Nie masz biletu, nic nie mów mi / Kanar Teodor zakrywa mi drzwi / Usiadłem z kanarem na jednym siedzeniu / Z egzekutorem ramię przy ramieniu / On wyjął flaszkę, ja dałem bułkę / I zrobiliśmy bułkę na spółkę* (19).

Również punkowo, ale ambitniej – wspomnienie roku 1944 i Powstania Warszawskiego znajdziemy w: *Tramwajem jadę na wojnę, tramwajem z przedziałem: „nur für Deutsche” / Z pierwszo-sierpniowym potem na skroni, z zimnem lufy Visa w nogawce spodni, gdzie powstaniec jadący tramwajem linii 22 na praski punkt zborny, jakby w takt stukotu kół wymienia nazwy oddziałów powstańczych: Batalion „Zośka” Oi! / Batalion „Pięść” Oi! / Batalion „Miotła” Oi! / „Czata 49”, „Parasol”!* (20)

Skoro było o historii, tej z której jesteśmy dumni – jak powyżej – i tej, z której na szczęście możemy się już śmiać – patrząc w przyszłość, niech naszą dewizą stanie się *Jak metro – to nie taksa / Jak życie – to na maksa!* (21)

1 – *T-Love – Autobusy i tramwaje*, 2 – *Kazik – Prawo Jazdy*, 3 – *Dr Hakenbusz – Kosa*, 4 – *Dezertier – Zatrute powietrze*, 5 – *Pidżama Porno – Browarne bulwary*, 6 – *Jacek Kaczmarski – Czerwony autobus*, 7 – *Jacek Kaczmarski – Starzy ludzie w autobusie*, 8 – *T-Love – Warszawa*, 9 – *Kazik – Jeszcze Polska...*, 10 – *Elektryczne Gitary – Człowiek z liściem na głowie*, 11 – *Kazik – 100000000*, 12 – (trad.) – *Marian*, 13 – *Republika – Przechekajmy noc*, 14 – *Renata Przymek – Tramwaj*, 15 – *Strachy Na Lachy – Jedna taka szansa na 100*, 16 – *Mr. Zoob – Kartka dla Waldka*, 17 – *Pudelsi – Kotek Mamrotek*, 18 – *Skauca – Setka*, 19 – *Podwórkowi Chuligani – Kanar Teodor*, 20 – *Lao Che – Godzina W*, 21 – *Hurt – Półśrodki nie*

Niewiele jest miast na świecie, w których tramwaje nie stoją w korkach. Niemniej, dzięki starannemu planowaniu i – poniekąd – szczęściu, niewiele jest miejsc w Poznaniu, gdzie samochody naprawdę poważnie przeszkadzają naszym *bimbom* w poruszaniu się po mieście. Niestety, jednym z takich miejsc jest Rynek Jeżycki. Przejazd przez to skrzyżowanie bardziej przypomina próbę przedarcia się przez głośny i tłumny średniowieczny targ, pełen wozów konnych, z których każdy jedzie w innym kierunku. Wieczne korki, dźwięki klaksonu, częste stłuczki i piesi wyskakujący tuż przed maskami aut. Już kilkanaście lat temu zamontowano światła na skrzyżowaniu Kościelnej i Dąbrowskiego, co jednak niewiele pomogło – w ciągu dnia przejazd tramwajem z Mostu Teatralnego do Rynku Jeżyckiego zajmuje mi zazwyczaj 10 minut, zamiast rozkładowych 3. Mój rekord padł podczas trwania jakiejś imprezy targowej – 17 minut! Nudząc się w wagonie zacząłem myśleć, jak można temu zaradzić i chciałbym na łamach „Przystanku” podzielić się owocami tych przemyśleń.

Podstawowym problemem obecnego układu jest całkowity brak regulacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Dąbrowskiego i Kraszewskiego. W efekcie samochodom skręcającym z Kraszewskiego w kierunku Ogrodów bardzo rzadko udaje się precyzyjnie przejść przez skrzyżowanie. Jeszcze większą bolączką są piesi – ruch na tych ulicach jest tak duży, że aby przejść muszą oni dość często wymuszać pierwszeństwo – zwykle wtedy, gdy samochody jadące ul. Dąbrowskiego w kierunku Ogrodów mają zielone światło przy Kościelnej.

Obecna sygnalizacja świetlna jest dość prosta. Posiada trzy fazy: w pierwszej zielone światło mają samochody i tramwaje jadące ul. Dąbrowskiego w kierunku centrum oraz pojazdy skręcające z Kościelnej w prawo; w fazie drugiej zielone dostają samochody skręcające w lewo z Kościelnej, a w trzeciej pojazdy jadące z centrum na Ogrody.

Mój projekt (patrz diagram) traktuje skrzyżowania ulic Dąbrowskiego i Kościelnej oraz Dąbrowskiego i Kraszewskiego jako jedno – z moich obserwacji wynika, że znakomita większość samochodów i tak jedzie z Kościelnej w Kraszewskiego i na odwrót. Dodatkowo projekt zakłada zamontowanie wzbudzenia dla tramwajów oraz zabezpieczenie sygnalizacją świetlną przystanków tramwajowych. Niestety, wsiadanie do wagonów odbywałoby się nadal z ulicy – ze względu na wąskość jezdni jej podwyższenie uniemożliwiłoby przejazd tymi ulicami pojazdów ciężarowych. Ponadto przesunąłbym przystanek dla linii 64 za skrzyżowanie, do zatoczki przy ul. Kościelnej – z racji tego, że autobusy nie posiadają wzbudzenia, wymiana pasażerów na obecnym przystanku podczas zielonego światła poważnie spowolniłaby przejazd przez skrzyżowanie.

Rozmieszczenie sygnalizatorów zaznaczyłem na załączonym diagramie. System sygnalizacji miałby w tym wypadku trzy podstawowe fazy (o tym, jak zmieniałyby je wzbudzenie – za chwilę), podczas których zielone światło zapalałoby się na następujących sygnalizatorach:

FAZA 1:

Pojazdy: A, E, F, G, H oraz zielona strzałka dla C
Piesi: k, o, p

FAZA 2:

Pojazdy: B, E, F oraz zielona strzałka dla D
Piesi: k – zachodnia strona przejścia, o, p, q, r

FAZA 3:

Pojazdy: C, D, G, H, I
Piesi: j, m, n, r

Podstawowym mankamentem tego układu jest faza nr 3. Mimo że większość samochodów z ul. Kraszewskiego jedzie dalej Kościelną i vice versa, to jednak dużo pojazdów skręca także na skrzyżowaniu w lewo, w obu kierunkach. Dlatego też sugerowałbym namalowanie krótkiego odcinka dwóch równoległych pasów na ul. Dąbrowskiego, by umożliwić pojazdom skręcającym z Kościelnej w kierunku centrum przeczekanie, aż dla pojazdów z ul. Kraszewskiego zapali się czerwone. Drugim problemem są przejścia dla pieszych „j” i „m” – podczas fazy 1 i 2 ruch kierowany jest na te przejścia „na wprost”, co uniemożliwia przejście przez jezdnię. Jednakże w czasie fazy 3 duża ilość samochodów skręca z ul. Kraszewskiego w prawo – zmuszenie tych pojazdów do czekania na pieszych mogłoby spowodować „zatkanie” się skrzyżowania.

Widzę tutaj trzy możliwości: pierwsza to rozbitcie fazy 3 na dwie osobne, co zlikwidowałoby problem skręcających w lewo i – po części – kwestię przejść „j” i „m” (samochody skręcające w lewo muszą przepuścić pieszych przed wyjazdem ze skrzyżowania). Jednakże znacznie wydłużyłoby to czas czekania dla wszystkich kierunków – już dziś jeden pełny cykl światel z 3 fazami trwa w szczycie ok. 1 min. 50 sekund.

Drugą propozycją jest wprowadzenie zakazu skrętu w prawo z ul. Kraszewskiego w ul. Dąbrowskiego (oczywiście z wyjątkiem tramwajów). Samochody w tej relacji wykorzystywałyby przejazd wzdłuż południowej i wschodniej ściany rynku, zaś pojazdy ciężarowe musiałyby jechać objazdem przez ul. Kościelną, Jeżycką i Kochanowskiego. To rozwiązanie zlikwidowałoby co prawda kłopot z przejściem „m”, jednakże nadal problemem byłyby samochody skręcające w lewo podczas fazy 3.

Trzecią, chyba najbardziej realistyczną możliwością, byłoby wstawienie dodatkowej, ok. 20-sekundowej fazy zielonego światła dla przejść „j”, „k”, „l” i „m”, co jednak znowu wydłużyłoby czas oczekiwania na skrzyżowaniu.

Skrzyżowanie miałyby naturalnie wbudowany mechanizm wzbudzenia sygnalizacji przez tramwaje. Najłatwiej będzie tutaj opisać przejazd tramwaju przez skrzyżowanie dla poszczególnych relacji:

Linia 17/18, kierunek Most Teatralny: Tramwaj ma możliwość wydłużenia trwania fazy 1 na sygnalizatorze „A” o 25%, zwrotnica działa także w systemie TRACK200, co maksymalnie przyspiesza przejazd. Tramwaj przejeżdża przez skrzyżowanie w trakcie fazy 1 i w momencie przejazdu przez sygnalizator „E” łączy tam za pomocą wzbudzenia czerwone światło dla samochodów w obu kierunkach (sygnalizatory „E” i „F”) i zielone na przejściach dla pieszych „n”, „o” i „p” aby zapewnić maksimum bezpieczeństwa osobom dobiegającym do tramwaju (wszyscy wiemy ile pasażerowie gotowi

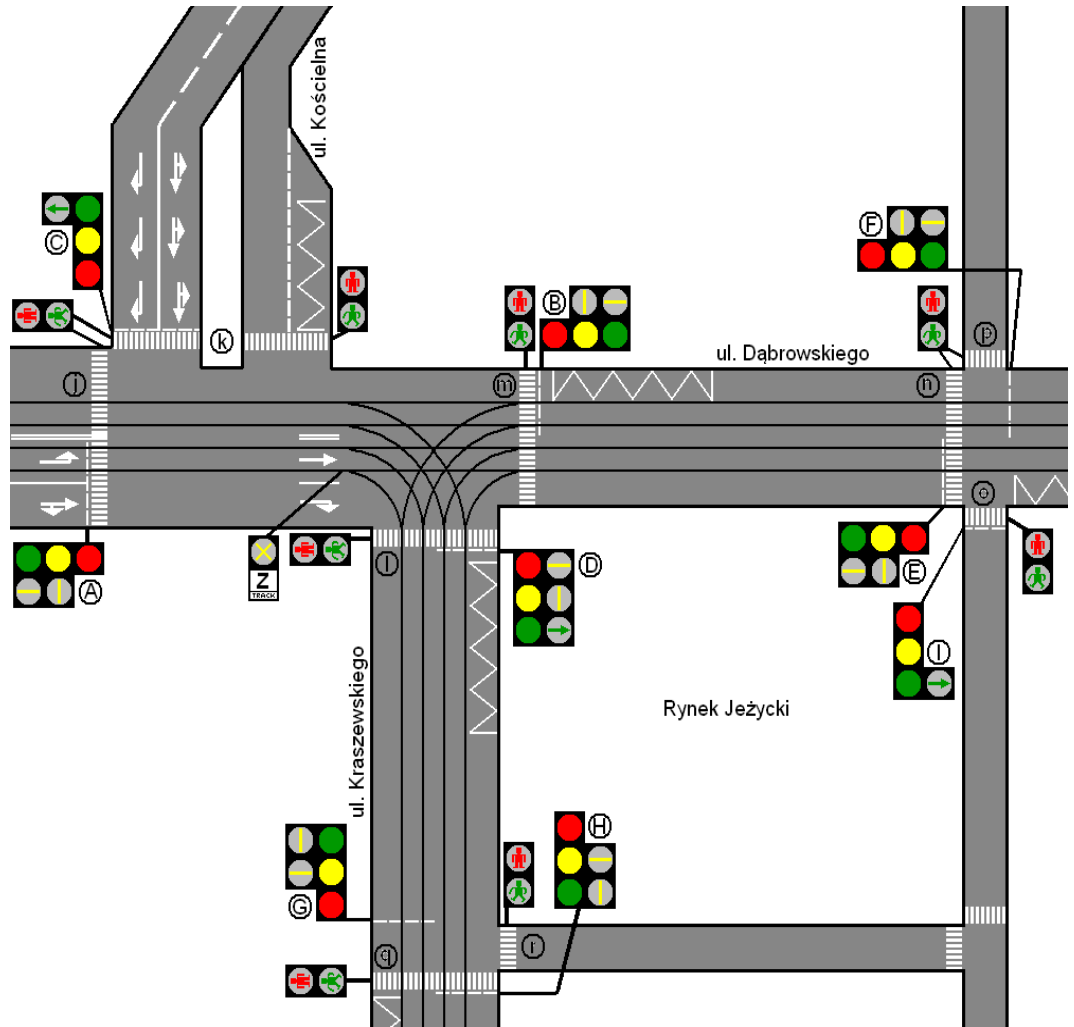
są zaryzykować, byle tylko nie czekać na następny kurs...). Po 20 lub 30 sekundach sygnalizator „E” przełącza się na zielone, o ile oczywiście przewiduje to następna faza.

Linia 17/18, kierunek Ogrody: Podobnie jak w poprzednim przypadku tramwaj w momencie przejazdu przez sygnalizator załącza na 20 lub 30 sekund czerwone światło dla samochodów na skrzyżowaniu Dąbrowskiego i Żurawiej. W tym czasie podjeżdża on na przystanek i dokonuje wymiany pasażerów. Po 30 sekundach rozpoczyna się normalna faza 2.

Linia 2, kierunek Rondo Kaponiera: Tak jak w przypadku tramwajów linii 17 i 18 w kierunku centrum, tramwaj przejeżdża przez skrzyżowanie w czasie fazy 1. Podczas przejazdu przez sygnalizator „G” załącza on na 30 sekund czerwone dla „G” i „H” oraz zielone dla pieszych na przejściach „q” i „r”, aby umożliwić im bezpieczne dobiegnięcie na przystanek.

Linia 2, kierunek Ogrody: Podczas przejazdu przez sygnalizator „H” na 30 sekund załącza się czerwone światło na „G” i „H”, co ma dać czas na dojazd tramwaju do przystanku i bezpieczną wymianę pasażerów. Następnie rozpoczyna się faza 3, przy czym samochody z ul. Kościelnej dostają zielone światło dopiero po opuszczeniu skrzyżowania przez tramwaj.

Dwa problemy, które mogą w tym układzie zaistnieć, można rozwiązać poprzez wstawienie dodatkowych czujników TRACK200. Problem „wzajemnego blokowania się” tramwajów jadących z naprzeciwka przy sygnalizatorach „E” i „F” oraz „G” i „H” można zlikwidować poprzez wbudowanie dodatkowych czujników kawałek przed tymi sygnalizatorami, dzięki czemu czerwone światło tamże zapalałby drugi tramwaj przejeżdżający przez te skrzyżowania. Drugi problem to zapewnienie dojazdu tramwaju do przystanku. W momencie gdy tramwaj przejeżdżający przez sygnalizator „F” i „H”



Rys. Karol Tyszka

blokuje przejazd przez ul. Dąbrowskiego czy Kraszewskiego na 30 sekund, istnieje możliwość, że dalszy dojazd do przystanku jest zablokowany przez samochody. Wbudowanie dodatkowego czujnika na wysokości tych przystanków umożliwiłoby systemowi dokładne określenie momentu wymiany pasażerów i wyeliminowanie tego problemu.

Projekt, który przedstawiłem, jest tylko zarysem i na pewno ma wiele mankamentów. Niemniej pozostawienie status quo przy wzrastającej ilości samochodów w mieście, a także przy rosnących liczbach osób przenoszących się w rejon Smochowic czy gminy Tarnowo Podgórne, grozi kompletnym zatłkaniem Jeżyc. Już dzisiaj MPK boi się puścić na dość popularną w końcu relację Ogrody – Centrum dodatkowe linie właśnie przez to skrzyżowanie. I trudno się dziwić, skoro przejechanie jednego przydługiego przystanku z Mostu Teatralnego na Rynek Jeżycki zajmuje 15 minut...

minut po 9 wszystko było już pozamiatane, a tatra udała się do zajezdni.

01.08. 2/8 154+155. Na objeździe wspomnianego wykolejenia również było wesoło. O godzinie 8:53 kierujący Peugotem 205 nie zdążył opuścić skrzyżowania Św. Marcin/Al. Niepodległości i dostał się pod jadącą od Ronda Kaponiera *stopiątkę*. Winny wyszedł z tego cało i przyznał się do spowodowania kolizji, jego pojazd stracił prawie cały tył. Lekko poobijany tramwaj o 9.10 skierowano na Budziszynską.

Z archiwum T

Łukasz Bandosz

01.08. 13/9 407. Taterka wykoleiła się podczas zjazdu z Mostu Dworcowego w stronę Staroleki na zwrotnicy w ulicę Towarową. Pierwszy wózek wyleciał z torów o 8:35. Na miejsce zdarzenia zjechały się wszelkie możliwe służby. Podczas wstawiania wozu na tory wyłączono napięcie w sieci na około 15 minut. Tramwaje skierowano objazdami. Kilka

01.08. 83/4 1805. O godzinie 17.27 pewna młoda dama jadąca ulicą Lutyczką nie wyhamowała przed zatrzymującym się na przystanku 83/4 i przyplaciła to uszkodzeniem całego przodu swojego pojazdu. Autobus doznał lekkich uszkodzeń klapy silnika i w związku z tym zjechał do zajezdni. Rezerwę objął 1508.

02.08. 13/1 402. Zaczęło się. Pierwsza awaria RT6N1 w sierpniu. W jadącej na Starołękę trzynastce padł drugi wózek. Tramwaj wstrzymał ruch przy przystanku Wioślarska od 9.07 do 9.11, po czym odjechał do zajezdni.

02.08. 7/6 657. O tym było w mediach. Była 12.51, ex-nockowy *helmut* podązał ulicą Przybyszewskiego w stronę Zawad. Nagle kierowca samochodu osobowego jadący równoległo do tramwaju wykonał manewr skrętu w lewo przez torowisko i doprowadził do wypadku. Dwie ranne osoby odwieziono do szpitala, na szczęście szybko można było je zwolnić do domu. Niesforny kierowca został ukarany mandatem za wykonanie manewru w miejscu zabronionym i spowodowanie wypadku. Dodatkowo pozbył się całej lewej strony i części przodu swojego auta. Tramwaj, którym jechał młody motorniczy z patronem, doznał przetarcia i wgniecenia w okolicach zderzaka. Przerwa w ruchu trwała aż do 14.07. Niezła szkoła na początek pracy w MPK.

04.08. 13/2 402. Prawie 20 minut stała tatra przy dworcu PKS. O 21.40 jej podróż w stronę Starołęki przerwała awaria wózka C.

04.08. 15/1 514. W związku z oberwaniem cewki zwrotnicy trzeba było skierować combino do zajezdni na Fortecznej. Wcześniej tramwaj zorganizował małe wstrzymanko (od 9.07 do 9.20) przy skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Grochowskiej.

04.08. W3/2 212+211. W związku z urwaniem się kardana skład zjeżdżał z wahadła na Budziszynę i pech chciał, że wykoleił się na środku Ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego właśnie uszkodzonym wózkiem. Tramwaj wstawił się na tory sam, cofając. Po upaleniu kardana odjechał w stronę Budziszynskiej. Przerwa w ruchu trwała od 9.27 do 9.36. W tym czasie linię 7 kierowano objazdem.

05.08. 1/8 256+255. Wystarczyło trochę deszczu, aby kierowca forda nie wyhamował na ul. Podwałe przed tramwajem zjeżdżającym na pętlę. W wyniku kolizji w *stopiątce* uszkodzone zostały drzwi. Tramwaj zjechał do zajezdni i po naprawie wrócił na linię, tracąc tylko jedno kółko.

07.08. 15/5 501. Combino jadące na Budziszynską stanęło pantografem pod izolatorem sekcyjnym. Po zlurowaniu przy pomocy Zakładowej Służby Ratowniczej tramwaj udał się w dalszą drogę.

07.08. 13/3 402. O godzinie 10.35 awarii uległ wózek C i unieruchomił tatrę na 25 minut przy przystanku Matejki. Po interwencji ZSR wóz zjechał do zajezdni.

08.08. 13/6 410. W związku z awarią wózka C tatra zrobiła kółko przez GTR, aby wrócić do swojej macierzystej zajezdni. Po drodze zatrzymywała się na dłużej m.in. na Rondzie Żegrze.

08.08. 13/7 404. Tym razem w tatrze udającej się na Junikowo padło niskie napięcie. Wóz stanął przy przystanku Wioślarska o 21.26. Po 10 minutach odstawiono go na Zawady do odholowania w nocy.

09.08. 13/9 409. Dla urozmaicenia – napis „wagon uszkodzony” tym razem pojawił się na wyświetlaczu w związku z brakiem

wysokiego napięcia. Wóz stał przy przystanku Kasztelanów od 10.16 do 10.23, na szczęście po odpowiednich przełączeniach zjechał do zajezdni o własnych siłach.

11.08. 64/6 1049. Agresywny pasażer był przyczyną przymusowego zatrzymania MAN-a na pętli Literacka. Postój trwał od 10.53 do 11.23, a agresję u pasażera wywołała wizyta kontrolerów w autobusie. Pojazd wrócił do służby liniowej po wyjaśnieniach z Policją.

11.08. 12/7 402. Na 9 minut zablokowany wózek C (ot i niespodzianka) zatrzymał tatrę jadącą ul. Roosevelta w stronę Starołęki. Rzecz miała miejsce o 20.53, po doraźnej naprawie wóz pojechał do zajezdni.

12.08. 12/1 410. Ta sama usterka spowodowała wstrzymanie na skrzyżowaniu ulic Murawa i Słowiańska od 6.22 do 6.30.

12.08. O 7.25 wystąpił półgodzinny zanik napięcia w okolicach Gwarnej, Mostu Teatralnego, Fredry, Głogowskiej, Roosevelta. Przyczyną było uszkodzenie kabla średniego napięcia przez koparkę pracującą w pobliżu budowanego hotelu Sheraton. Po odpowiednich przełączeniach ruch odbywał się normalnie.

12.08. 12/1 405. Uszkodzony wózek C zatrzymał na dłużej tatrę na Połabskiej. Pojazd blokował duże kółko pętli od 13.38 do 13.52. Linie 4 i 10 bez problemów nawracały po małym kółku.

12.08. 12/5 407. O godzinie 16.20 14-minutowe wstrzymanie na ul. Roosevelta zapewnił dla odmiany wózek B czesko-polskiego tramwaju.

14.08. 231/1 1404. Szalejący wieczorową porą po zajezdni przy ul. Warszawskiej wóz 1404 najechał na 1355. Lekkie uszkodzenia obu wozów spowodowały, że na 231/1 wyjechał 1539.

15.08. 4/5 807. W wyniku kompletnego braku uwagi ze strony kierowcy jego seat został przygwożdżony do słupa trakcyjnego przez wjeżdżającego spokojnie na Rondo Rataje *holendra*. Kierowca wymijający szybko stojące pojazdy najwyraźniej zapomniał o istnieniu tramwajów w Poznaniu. Auto do kasacji, a poobijana *bimba* pojechała na Gajową.

15.08. 13/2 320. Jadący w stronę Starołęki skład *stopiątek* wykoleił się na zwrotnicy przy AWF-ie. Dziwnym trafem I wózek pojazdu szynowego chciał skierować się w prawo. Wstrzymanie trwało od 17.38 do 17.53. Przyczyną okazały się luźne iglice zwrotnicy.

16.08. 11/3 678. W związku z brakiem rozruchu na Al. Wielkopolskiej wóz został zepchnięty na Piątkowską przez 9/1 684 i tam czekał na holownik. Przerwa w ruchu trwała od 20.28 do 20.50.

17.08. W2 513. W wahadłowym combinie tuż po godzinie 8.00 wystąpił brak wysokiego napięcia. Aby nie blokować linii W2, wagon odstawiono na ul. Głogowskiej w stronę skrzyżowania z ulicą Hetmańską.

19.08. 7/1 651. O godzinie 11.00 przy ul. Serafitek w jadącym w stronę Ronda Rataje *helmucie* przegrzała się instalacja wysokiego napięcia. Po 15 minutach zdefektowanego *niemca* zepchnęła na Starołękę tatra numer 402.

21.08. 2/6 94+93. Przyczyną ponad 10-minutowego wstrzymania dwójki był oberwany wał napędowy. Pociąg skierowano na Budziszynską.

ERRATA

Do poprzedniego numeru P wkradły się dwa błędy.

Zdjęcie wagonu 904 ze strony 1 zrobione zostało 15.08, a nie jak napisaliśmy – 12.08.

W archiwum T na stronie 6 pojawia się informacja o wstrzymaniach spowodowanych przez zestaw 292+291. Takiego składu na Wydziale S-3 nie ma, uszkodzeń nabawił się wówczas 292+293.

Redakcja

22.08. 50/2 1651. O 16.22 w wyniku gwałtownego hamowania na ul. Jugosłowiańskiej dwie pasażerki doznały urazów ciała, ale pomocy lekarskiej odmówiły. Do 17.20 na linii kursowała rezerwa. Kiedyś w tramwaju usłyszałem „Bozia dała rączki, a MPK poręcze”...

23.08. 12/3 401. Kierujący ciężarowym VW podczas zawracania na ul. Zamenhofa przed skrzyżowaniem z ul. Piłsudskiego nie ustąpił pierwszeństwa nadjeżdżającemu od strony Ronda Starołęka tramwajowi, który pogniół mu za to przód. Ruch był wstrzymany od 9.28 do 9.40.

23.08. Pożar kamienicy narożnikowej przy ul. Kopernika i Strzeleckiej wstrzymał ruch tramwajowy na Strzeleckiej o 13.30 na prawie dwie godziny. Tym samym linie 2, 5, 9 i 13 kursowały objazdami.

25.08. 1346. O 18.30 kierowca solarisa za szybko wjechał do urządzenia myjącego i uszkodził szczotkę do mycia dachu.

25.08. 1810 87/1. Godzina 8.24, koszenie trawy przy Instytucie Fizyki. Pech chciał, że kamień wyrzucony spod kosiarki wybił szybę w pierwszej połowie trzecich drzwi solarisa. Autobus zjechał do zajezdni, a na linię wyjechała rezerwa.

25.08. 12/4 403. W jadącej na Os. Jana III Sobieskiego tatrze nastąpił zanik napięcia i awaria hydrauliki. W związku z tym wagon stanął o 4.45 na ponad 10 minut na ul. Zamenhofa (na wysokości ul. Kruczej), a następnie, po odpowiednich przełączeniach, przez Zawady zjechał na Forteczną.

25.08. 12/2 405. To będzie długa historia ze zmianą daty w środku. Zaczęło się o 16.05, kiedy to tatra 405 straciła obręcz wózka C. Takiej awarii jeszcze w tych wozach nie było. Stało

się to przed przystankiem Słowiańska w stronę Sobieskiego. Po 40 minutach wagon stał na torze odstawczym przy wspomnianym wyżej przystanku. W tym czasie linie kursujące PST jeździły objazdami, a wzdłuż PeSTki kursowały *zatrzmawaje*.

26.08. 12/2 405. O 0.45 z toru odstawczego na Słowiańskiej wyjechał uszkodzony poprzedniego dnia wóz 405. Wózek C był pozbawiony obręczy. O 1.35 ruszono nim z os. Sobieskiego w kierunku zajezdni przy ul. Fortecznej. Na ul. Królowej Jadwigi od Półwiejskiej na odcinku trochę ponad 100-metrowym uszkodzony środkowy wózek wykolejał się 3 razy, nawet mimo wstawienia na pieska. Odcinek Półwiejska – AWF tramwaj pokonywał od 2.47 do 5.18. Towarzyszyły mu chyba wszystkie możliwe służby. Wagon w końcu dotarł do zajezdni o 6.15 z obiema osiami wózka C na pieskach. Od rana tramwaje jeździły objazdami, a na zablokowanym odcinku kursowały *zatrzmawaje*.

27.08. 10/4 136+137. W wyniku uszkodzonej stacyjki skład *stopiątek* nie podjął planowego kursu z pętli Połabska. Awaria unieruchomiła tramwaj od 12.40 do 12.56, po usunięciu usterki wóz kursował planowo.

27.08. 9/1 808. Niezmiernie zdziwił się motorniczy *holendra*, kiedy jadąc trasą Piątkowską natrafił na Toyotę Yaris, wiszącą na szynach wydzielonego torowiska przy skrzyżowaniu ulic Wołyńskiej i Małopolskiej. Wstrzymanie trwało od 21.09 do 21.25.

28.08. 1/4 338+339. W związku z rozłączaniem jazdy w drugim wagonie składu jedynka – zamiast pognać z GTR-u na Zawady – została skierowana do zajezdni. Zdarzenie miało miejsce o 10.45.

29.08. 12/1 402. Od 21.52 do 22.10 trwało wstrzymanie w okolicach przystanku PST Słowiańska. Spowodował je brak rozruchu w tatrze. Wagon doraźnie naprawiono i pozostawiono na pętli Sobieskiego, aby w nocy odholować go do zajezdni.

30.08. W1/4 906. O godzinie 10.30 w skręcającego w lewo z Mostu Dworcowego w ul. Głogowską wahadłowca uderzyła zawracająca przez torowisko astra. Po 15 minutach we wstrzymaniu stało 12 tramwajów. Na szczęście nikomu nie się nie stało, większych uszkodzeń nie było nawet po stronie samochodu osobowego. Tramwaj bez śladów kolizji pozostał na linii.

Były inne usterki, awarie zwrotnic, sieci, kolizje, zdarzenia związane z pasażerami, wybite szyby itp. Ilość usterek danego typu pojazdu jest zazwyczaj proporcjonalna do ilości tego typu pojazdów. Wszystkich nie sposób tutaj wypisać. Wyjątek stanowi tatra, tramwaj, który ostatnimi czasy „usterkuje” na potęgę (13 awarii w sierpniu). Z tymi wozami już było lepiej, jeździło ich więcej i psuły się rzadziej.



Relacja z obchodów 80-lecia trasy tramwajowej do Ogrodu Botanicznego – w następnym numerze Przystanku. Fot.: MJ

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Adam Białas,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak,
Łukasz Nowicki, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Kamila Panasiuk
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKŁAD: 50 egzemplarzy

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