

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 5 (105)  
26 czerwca 2009 r.

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

ISSN 1730-6388

## 10 lat linii tramwajowej nr 0 w Poznaniu Urodziny turystycznej *bimby*

Krzysztof Dostatni

W czerwcu 2009 r. mija 10 rocznica uruchomienia pierwszej poznańskiej linii turystycznej. Z tej okazji pragniemy podziękować naszym dotychczasowym pasażerom, którzy w latach 1999–2009 podróżowali naszą *bimbą*, a swoim zadowoleniem dawali nam do zrozumienia, że idea linii turystycznych jest ważnym elementem w wachlarzu atrakcji turystycznych Poznania. Podziękowania kierujemy również do wszystkich osób i instytucji, które wspierają ideę kursowania zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej po Poznaniu. Jubileusz 10-lecia funkcjonowania linii turystycznej nr 0 jest wspaniałym momentem, aby przypomnieć sobie historię poznańskiej zerówki...

### Trochę historii

Pomysł zorganizowania regularnej linii turystycznej wożącej turystów po Poznaniu zrodził się w 1999 roku wśród członków rozwijającego się Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Ówczesny klub funkcjonował na zasadzie koła przyzakładowego w MPK Poznań. Dzięki staraniom kolegów z KMPS oraz przychylności Dyrekcji MPK Poznań w dniu 26 czerwca 1999 roku po raz pierwszy w historii Poznania na ulice naszego miasta wyjechała turystyczna *bimba* z numerem 0. Nie obyło się wówczas bez małego dreszczyku emocji, ponieważ w wyniku dokładnego mycia *bimby* do nastawnicy dostała się woda, co spowodowało problemy elektryczne tuż po wyjeździe z Gajowej i konieczność holowania składu do zajezdni. Szybka akcja holowania oraz troskliwa ręka niezapomnianego majstra Bolesia Paluszkiwicza sprawiła, że tramwaj po ok. godzinie naprawiono, dzięki czemu wóz mógł podjąć inauguracyjne kursy. Obsługę zabytkowego tramwaju N+ND w postaci motorniczego oraz konduktorów stanowili społecznie członkowie KMPS. Pierwszym motorniczym poznańskiej zerówki był Waldemar Łosiak („Zwierzak”), natomiast wśród pierwszej obsługi konduktorskiej znaleźli się Michał Błaszczuk, Krzysztof Dostatni oraz Maciej Rudzki. Weekendowe kursy starej *bimby* mocno wypromowały KMPS i przyciągnęły wiele zainteresowanych osób, które zapisały się do naszego stowarzyszenia i do dzisiaj aktywnie działają. Do końca września 1999 roku tramwaj linii nr 0 kursował po poznańskich torach w każdą sobotę i niedzielę w godz. 10.00–18.00. Niestety po pierwszym sezonie okazało się, iż zabytkowy tramwaj N+ND, wysłużony



**Pierwszy dzień kursowania linii turystycznej numer 0. Od dziesięciu lat mieszkańców miasta i ciekawych jego historii turystów wozi zabytkowy skład tramwajowy N+ND.**

Fot.: Krzysztof Dostatni, 26.06.1999

po latach wcześniejszej eksploatacji, musiał zostać skierowany do remontu kapitalnego. Z uwagi na brak innych wagonów muzealnych w latach 2000–2001 nie mogliśmy kontynuować tej wspaniałej idei.

Po dwuletniej przerwie tramwaj linii nr 0 powrócił na poznańskie tory w kwietniu 2002 roku. Znakomicie wyremontowane wagony N+ND sprawiały ogromne wrażenie na mieszkańcach Poznania, a co młodszych poznańców wprawiały w osłupienie. Starając się uatrakcyjnić przejazdy turystyczne zabytkową *bimbą* podjęliśmy starania o uszycie specjalnych mundurów dla motorniczego oraz konduktorów tramwaju linii nr 0 oraz o zaangażowanie przewodnika miejskiego. Premiera nowych mundurów nastąpiła wraz z otwarciem sezonu linii turystycznej w kwietniu 2003 roku.

Mundury zakupione z funduszy Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych nawiązywały wyglądem do mundurów tramwajowych z lat 1980–1994, ponieważ uszycie starszych mundurów z historycznymi odznakami było dla budżetu KMPS zbyt kosztowne.

W kolejnych sezonach staraliśmy się wprowadzać kolejne atrakcje. Szczególnym wydarzeniem było uruchomienie w 2005 roku autobusowej linii turystycznej nr 100. Obsługę tej linii rozpoczął



**Zabytkowy N numer 602 i liniowa ósemka... nr 602. Turystyczne wagony posiadają na burtach swoje dawne numery boczne – nawiązując do czasów gdy pełniły ciężką służbę na ulicach miasta.**

*Fot.: Krzysztof Dostatni, 26.06.1999*

znaleziony przez naszego kolegę, śp. Piotra Dutkiewicza i wyremontowany w MPK Poznań Sp. z o.o. zabytkowy autobus Jelcz 043, popularnie nazywany *ogórkim*.

Celem urozmaicenia również na linii tramwajowej nr 0 zaczęły pojawiać się kolejne zabytkowe wagony tramwajowe, np. sprowadzony z Warszawy wagon typu 13N, a także pięknie odrestaurowany pierwszy poznański tramwaj przegubowy typu 102N z 1969 roku.

#### **Nowe atrakcje na liniach turystycznych**

Zwiedzanie Poznania z okien zabytkowych pojazdów jest coraz bardziej popularne wśród odwiedzających nasze miasto polskich i zagranicznych turystów. Wychodząc im naprzeciw staramy się stale poszerzać wachlarz oferowanych atrakcji.

Dzięki nawiązaniu w 2006 roku współpracy z Wydziałem Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Poznania postanowiliśmy wystąpić z propozycją szeroko rozumianej promocji linii turystycznych, a co za tym idzie rozwojem turystycznej oferty Poznania.

Po trwających kilka miesięcy rozmowach i przygotowaniach, w dniu 16 kwietnia 2007 r. doszło do podpisania trójstronnego porozumienia pomiędzy Miastem Poznań, MPK Poznań Sp. z o.o. oraz Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych. Przedmiotem współpracy było poszerzenie oferty przejazdów zabytkowymi pojazdami mające na celu podniesienie ich atrakcyjności turystycznej. Dzięki przedmiotowemu porozumieniu możliwe stało się wspólne sfinansowanie wielu nowości na liniach turystycznych:

1. Historyczne umundurowanie motorniczych i konduktorów.

Aby zapewnić odpowiedni klimat i oprawę linii turystycznych wyszukaliśmy najbardziej atrakcyjny wzór umundurowania. Zdecydowaliśmy się na mundur, który obowiązywał w poznańskim MPK w latach 70. Na podstawie tego wzoru uszytych zostało 25 sztuk historycznych kompletów mundurów dla członków KMPS, obsługujących co niedzielę linie turystyczne nr 0 i 100.

2. Historyczne torby konduktorskie.

Na podstawie istniejących wzorów oraz dzięki wiedzy i umiejętnościom pracowników warsztatów zajezdni przy ul. Gajowej możliwe było uszycie 5 sztuk oryginalnych toreb konduktorskich.

3. Zabytkowe tabliczki przystankowe.

Wykonanie 3 zabytkowych tablic przystankowych wzorowanych na tablicach z 1880 roku było możliwe dzięki wyszukaniu w Archiwum Państwowym w Poznaniu oryginalnych rysunków technicznych. Niebawem tablice pojawią się na zabytkowym budynku zajezdni przy ul. Gajowej (gdzie znajduje się przystanek początkowy linii turystycznych), na Starym Rynku przy Centrum Informacji Miejskiej oraz na budynku Muzeum Komunikacji Miejskiej na terenie zajezdni przy ul. Głogowskiej.

4. Ulotki informacyjne.

Wydane zostały w trzech wersjach językowych: polskiej, angielskiej i niemieckiej. Zawierają informacje o trasach turystycznych i rozkładzie jazdy linii nr 0 i 100.

5. Nagrania krajoznawcze.

Komentarz turystyczny emitowany jest podczas kursów na liniach turystycznych. Celem realizacji nagrań jest umożliwienie turystom i mieszkańcom miasta uzyskania informacji o historii, zabytkach i atrakcjach Poznania podczas przejazdu zabytkowymi pojazdami.

Za przygotowanie nagrań krajoznawczych odpowiedzialny był Urząd Miasta Poznania. Prace koordynowane były przez Biuro Programu „Trakt Królewsko-Cesarski”.

Kluczową kwestią było przygotowanie tekstu komentarza krajoznawczego, który w ograniczonym czasie, narzuconym przez tempo jazdy pojazdów, pozwoliłyby zaprezentować najważniejsze i najciekawsze zabytki i obiekty współczesne, jak również fakty z historii miasta i jego najznamienitszych mieszkańców. Przy opracowywaniu tekstu Biuro podjęło współpracę



**Historia najnowsza – skład N+ND 602+456 i wagon 102Na 71 obsługują „0 by night” - wieczorną edycję linii turystycznej. W wybrane soboty tramwaje linii nr 0 pojawiają się na ulicach wieczorami.. 20 czerwca, pierwszą tegoroczną zerówkę „nocną” odwiedziło ponad 200 osób.**

*Fot.: Łukasz Janowicz, 20.06.2009*

z Kołem Przewodników PTTK, korzystając z wieloletniego doświadczenia jego członków w oprowadzaniu wycieczek po mieście. Nad zawartością merytoryczną tekstu czuwał prezes Koła – pan Stefan Żurek.

Mając na uwadze wzrastającą liczbę turystów zagranicznych odwiedzających Poznań, komentarz nagrano również w wersjach obcojęzycznych: angielskiej i niemieckiej. Powstały dwie ścieżki dźwiękowe: polsko-angielska i polsko-niemiecka. Każda ze ścieżek podzielona jest na utwory odpowiadające poszczególnym odcinkom przejazdu, co pozwala na dostosowanie odtwarzania komentarza do tempa jazdy. Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwe jest również dostosowanie komentarza do trasy przejazdu w przypadku zmiany jej przebiegu.

Nagranie i produkcja ścieżki dźwiękowej powierzone zostały Pani Irenie Goszczyńskiej, realizatorce dźwięku Radia Merkury. Do realizacji nagrania swoich głosów użyczyli pan Michał Kaleta, czytający wersję polskojęzyczną, pan Błażej Oczkowski, odpowiedzialny za wersję anglojęzyczną i pan Maciej Zwanzig – lektor wersji niemieckojęzycznej.

Ponadto w sezonie 2007 na liniach turystycznych wprowadzony został nowy rozkład jazdy oraz nowa taryfa biletowa. Rozkład jazdy linii 0 i 100 umożliwia dogodnie dokonanie przesiadki pomiędzy *bimbą* a *ogórkiem*, zwiedzanie Muzeum Komunikacji Miejskiej, a także przesiadkę na Kolejkę Parkową Maltanka. W taryfie biletowej pojawiły się promocyjne bilety rodzinne, a także bilety dzienne, dzięki którym w danym dniu, za konkurencyjną cenę, można do woli podróżować liniami turystycznymi i Maltanką oraz zwiedzić muzeum.

Oferta linii turystycznych jest adresowana nie tylko do odwiedzających Poznań turystów, ale również do mieszkańców miasta i grup szkolnych. Wycieczki dzieci i młodzieży z poznańskich szkół chętnie korzystają z przejazdów zabytkowymi pojazdami. Teraz atrakcja ta zostanie wzbogacona o element edukacyjny, umożliwiając poszerzenie wiedzy o mieście w niekonwencjonalny sposób.

Kolejne lata 2008 i 2009 udowodniły, że wprowadzone w 2007 r. innowacje zostały pozytywnie przyjęte przez pasażerów. Zadowolenie pasażera motywowało nas do dalszych działań mających na celu rozwój poznańskich linii turystycznych. Wprowadziliśmy sprzedaż różnego rodzaju publikacji i gadżetów nawiązujących tematyką do komunikacji miejskiej.

Przejazdy krajoznawcze są jednym z coraz popularniejszych produktów turystyki miejskiej. Wiele miast europejskich oferuje tego typu atrakcje, wychodząc naprzeciw potrzebom współczesnego turysty. W Polsce ten sposób prezentacji walorów turystycznych jest wciąż innowacyjny. Poznań dołącza do niewielkiej grupy miast polskich, które mogą się poszczycić taką atrakcją.

Przejażdżka turystyczną linią ma za zadanie promować Poznań. Ma zainteresować uczestników i zachęcić do dalszego zwiedzania miasta samodzielnie lub z przewodnikiem. Najlepiej wyraża to tekst kończący trasę: „Mamy nadzieję, że przekonaliśmy Państwa, że Poznań jest wart poznania. Nie zdradziliśmy wszystkich sekretów miasta. Wiele z nich czeka jeszcze na odkrycie, dlatego zapraszamy do dalszego zwiedzania.”

### **Zapraszamy na przejażdżkę po Poznaniu!**

#### **Szczegółowy rozkład jazdy linii turystycznej nr 0 w sezonie letnim 2009**

Gajowa (odjazd)	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00
Głogowska / Muzeum	13.35	-	15.35	-	17.35
Półwiejska	-	14.15	-	16.15	-
Al. Marcinkowskiego	-	14.30	-	16.30	-
Gajowa (przyjazd)	13.50	14.40	15.50	16.40	17.50

### **Linia turystyczna nr 0 – AD 2009**

W sezonie 2009 tramwaje linii 0 kursują od 19 kwietnia do 4 października, w każdą niedzielę.

Odjazdy odbywają się sprzed bramy zajezdni przy ul. Gajowej o pełnych godzinach, od 13 do 17.

Tramwaj kursuje dwiema różnymi trasami, zatrzymując się na wybranych przystankach.

Trasa przejazdu (kursy o 13:00, 15:00 i 17:00): ZAJEZDNI GAJOWA – Zwierzyniecka – rondo Kaponiera – Roosevelta – Głogowska – Zajezdnia Głogowska/Muzeum – Głogowska – Zwierzyniecka – ZAJEZDNI GAJOWA

Trasa przejazdu (kursy o 14:00 i 16:00): ZAJEZDNI GAJOWA – Zwierzyniecka – rondo Kaponiera – Święty Marcin – Towarowa – Wierzbicice – rynek Wildecki – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Kórnicka – most Świętego Rocha – Dowbora Muśnickiego – Podgórna – Aleje Marcinkowskiego – plac Wolności – 27 Grudnia – Fredry – most Teatralny – Roosevelta – rondo Kaponiera – Zwierzyniecka – ZAJEZDNI GAJOWA

#### **Tabor linii turystycznej nr 0**

Na linii tramwajowej nr 0 kursują zabytkowe wagony tramwajowe - skład N+ND 602+456, okazjonalnie uruchamiane są także przejazdy innymi wagonami zabytkowymi w historycznym, ciemnozielonym malowaniu: 102N, 102Na oraz 105N. W sezonie letnim 2009 dodatkowe brygady linii 0 uruchamiane będą:

- 12 lipca i 9 sierpnia => wagon typu 102N

- 26 lipca => wagony typu 105N

- 23 sierpnia => wagon typu 102Na

Oprócz nich, co niedzielę kursuje skład N+ND.

## IV Warszawska Noc Muzeów oraz IV Międzynarodowy Zlot Ogórków Muzea po warszawsku

Michał Górny



**Podobnie jak co roku – MPK Poznań „pozdrowiło stolicę” przyjeżdżając na zlot zabytkowych pojazdów.**

Noc Muzeów to międzynarodowa impreza kulturalna, która silnie zapisała się już w kalendarzu polskich miast. W stolicy naszego kraju oprócz otwartych galerii, muzeów czy budynków rządowych, tego dnia odbywa się także zlot zabytkowych autobusów. Poznański *ogórek* już po raz czwarty reprezentował Wielkopolskę w tym pokazie. Pięknie umyty, czerwony autobus zabrał poznańskich uczestników imprezy już w piątkowy poranek, aby po południu dotrzeć do celu podróży.

Nasz autobus dzielnie prowadzili na zmianę pan Zygmunt i pan Jacek, którzy znają się drobiazgowo na jego budowie i opiekują się jelczem, ponadto bardzo często można ich spotkać, kiedy prowadzą zabytkowy pojazd na linii turystycznej numer 100. Autobus robił furorę już w drodze do Warszawy. Po chwili od zatrzymania się na przydrożnych parkingach zawsze znajdowało się liczne grono osób, które chciało go zobaczyć i opowiedzieć swoje wspomnienia z dawnych lat. Natomiast kiedy przemierzaliśmy kolejne kilometry trasy, wielu kierowców robiło zdjęcia lub nagrywało filmy z udziałem *ogórka*. Wszystkie wyrazy sympatii i pozytywne nastawienie bardzo nas cieszyły przez całą drogę.

Do stolicy, jak już wcześniej wspomniałem, dotarliśmy po południu jako pierwsza ekipa, dlatego też wzięliśmy udział w zdjęciach do materiału filmowego, który miał zachęcić warszawiaków do wzięcia udziału następnego dnia w Nocy Muzeów.

Kolejnego dnia – w sobotę przed południem odbyła się prezentacja autobusów na placu Bankowym. Nasz autobus wraz z przyczepą wzbudzał zainteresowanie zarówno starszych, jak i młodszych przechodniów, spragnionych widoku zabytkowych pojazdów. Na placu oprócz naszego wozu wystawiono jeszcze kilkanaście *ogórków*, a także dwa autobusy marki San: jeden w wersji międzymiastowej, drugi w miejskiej. Dla drugiego z nich był to dzień premiery, ponieważ pierwszy raz został zaprezentowany szerszej publiczności. Kiedy już każdy autobus swoim wdziękiem

oczarował zwiedzających, rozpoczęła się parada zabytkowych pojazdów ulicami miasta. Choć w ścisłym centrum parada nieco się „poszarpała” przez skrzyżowania i ruch uliczny, to na dalszym etapie, po ponownym uformowaniu szyku, można było zobaczyć na Wisłostradzie sznur dymiących i hałasujących starych autobusów. Naszym celem był węzeł przesiadkowy przy stacji metra Marymont. Następnie uczestników imprezy uraczono pysznym obiadem, po czym zostali oni – pełni sił – przydzieleni do kolejnych pojazdów.

Czerwony poznański *ogórek*, oprócz wcześniej wspomnianych kierowców, obsługiwali również członkowie KMPS – koleżanka Michalina i kolega Janusz, a także niezrzeszona koleżanka Ludmiła, nasz przewodnik po warszawskich ulicach (członek warszawskiego KMKM) kolega Leszek oraz autor tego artykułu. Kursowaliśmy jako trzynasta brygada na linii muzealnej A, łączącej plac Bankowy z Muzeum Powstania Warszawskiego. Naszym autobusem można było dotrzeć również do Muzeum Kolejnictwa i Muzeum Techniki, a także na plac Starynkiewicza, gdzie odbywała się wystawa historycznych pojazdów tramwajowych. Choć pogoda nie sprzyjała wychodzeniu z domu, gdyż wieczór przywitał nas strugami deszczu, to jednak frekwencja zaskoczyła chyba wszystkich i była bardzo wysoka. Autobusy jeździły z częstotliwością około 5 minut, a ilość chętnych i tak znacząco przewyższała możliwości pojemnościowe leciwych już pojazdów. Służba zabytków skończyła się około 1 w nocy, po czym w ich miejsce do obsługi przeznaczono „prawnuki” *ogórków* – nowoczesne pojazdy niskopodłogowe.

Niedziela była już dniem powrotu poszczególnych załóg do swoich macierzystych zajezdni, położonych w różnych zakątkach Polski. Wracaliśmy do domu szczęśliwi i zadowoleni, że udało nam się zespołowo obsłużyć kolejną imprezę, a także wypromować poznańskie linie turystyczne, które cieszyły się znacznym zainteresowaniem wśród zwiedzających nasz autobus. W tym miejscu chcielibyśmy podziękować uczestnikom i organizatorom warszawskiego zlotu zabytkowych autobusów za przyjacielską atmosferę.



Fot.: 2 \* Michał Prałat, 16.05.2009

## Czytelnicy piszą, Redakcja odpowiada

### Z listów do redakcji

#### Bilety - suplement

Już po oddaniu pierwszego materiału do składu dotarły do mnie informacje o planach modyfikacji taryfy poznańskiej komunikacji miejskiej. Z przedłożonych wstępnych projektów wiceprezydent Kruszyński skierował do dopracowania wariant zakładający uczynienie bardziej konkurencyjnymi cenowo biletów 30-minutowych. To zwiększenie konkurencyjności ma się odbyć przez... podwyżkę (!!!) ceny biletów 15-minutowych!

Jest to dosyć rewolucyjna metoda, widocznie jednak wiceprezydent nie pamięta, iż gospodarz przedwojennego Poznania – Prezydent Cyryl Ratajski – w czasach kryzysu i gwałtownego spadku ilości pasażerów (a tym samym i wpływów) podjął decyzję o obniżce cen biletów tramwajowych. Zaowocowało to takim przyrostem podróżnych, że problem niedoborów finansowych w kasie MPK przestał istnieć.

Jeżeli jednak znalazłby się jakiś optymistą, twierdzący iż taryfa w Poznaniu jest dobra, to zapraszam do przyjrzenia się zestawieniu cen obowiązujących w innych miastach Polski. Jest to tylko porównanie fragmentów taryf, w obszarze najbardziej zbliżonym do warunków poznańskich.

Należy dodać, że wiele miast utrzymuje system zniżek związanych z zakupem karnetów wieloprzejazdowych –

tak jest w Szczecinie, Grudziądzu, Toruniu czy Częstochowie. W tym ostatnim mieście istnieje bardzo rozbudowany system rabatów związanych z wprowadzoną tam „elektroniczną portmonetką” służącą do opłacania podróży – im wyższa kwota załadowania „portmonetki”, tym tańszy pojedynczy przejazd.

*Marek Malczewski*

#### W odpowiedzi na list p. Piotra Krawczyka

Szanowny Panie Piotrze,

Na wszelkie działania Miasta oraz MPK patrzę z perspektywy pasażera. Cieszy mnie fakt, że Autor polemiki zauważa małą klarowność taryfy i jej nieprzyjazność dla pasażera. Dlatego podstawowym błędem nowej taryfy jest brak możliwości łączenia biletów oraz niewydolna sieć dystrybucji (czego nie polepszy nawet 40 biletomatów – gdy ostatecznie wszystkie będą uruchomione), co starałem się uzasadnić w głównym artykule. Warto podkreślić, że większość przedsiębiorstw komunikacyjnych (porównywalnej wielkości) ma taryfy zarówno prostsze (popularnym rozwiązaniem są bilety godzinne lub jednorazowe), jak i zdecydowanie niższe. Natomiast w kwestii obrony zmian częstotliwości nie zgodzę się z Autorem z dwóch powodów.

#### Ceny biletów komunikacji miejskiej w wybranych miastach Polski

Poznań		Warszawa		Kraków		Gdańsk		Łódź		Wroc- ław	Szczecin		GOP	
2008-03-01		2008-06-02		2008-07-04		2008-07-01		2005-08-14		2008-08-01	2009-04-01		2008-04-01	
15'	2,00	20'	2,00			15'	2,00	10'	1,70		20'*** *	2,20	1 mia- sto	2,40
30'	3,60	40'	2,80			45'	2,80	30'	2,40		60'*** *	3,40	2 mia- sta	3,00
60'	5,90	60'	4,00	60'	3,10	60'	4,20	60'	3,60		120'	4,40	3 mia- sta	4,00
		90'	6,00					120'						
[j]	2,20*													
[j]	3,70	[j]	2,80*	[j]	2,50*	[j]	3,00*	[j]	3,60*	2,40* [j]				
		[j]	2,40**											
24 h	13,20		9,00		10,40		9,10		9,60	8,00		11,00		12,00
7 dni	32,00		32,00		38,00				30,00	26,00				

Data bezpośrednio pod miastem oznacza datę wprowadzenia.

Tabela zawiera czasy ważności biletów i ceny, [j] – oznacza bilety jednorazowe.

\* - jednorazowy bez przesiadki

\*\* - jednorazowy poza szczytem

\*\*\* - dostępne są karnety 20' lub 60' w systemie 9+1 gratis

GOP: jedno i dwa miasta bez przesiadki, trzy miasta lub godzina jazdy – z przesiadkami

Poznań: bilet za 2,20 jest biletem do 10 przystanków, bilet za 3,70 – powyżej 10 przystanków

Zestawienie nie obejmuje cen mało istotnych dla porównania - np. pozamiejskich czy na linie pospieszne

Źródło: taryfy opublikowane na oficjalnych stronach internetowych przewoźników, stan na 2009-03-28

*Opr. Marek Malczewski*

## Ceny biletów poznańskiej komunikacji miejskiej a dane makroekonomiczne

rok	data dzienna wprowadzenia zmiany taryfy	cena biletu 30-minutowego (lub jednorazowego)	wskaźnik wzrostu ceny [rok poprzedni = 100%]	średnie roczne wynagrodzenie	ilość biletów do nabycia za przeciętne miesięczne wynagrodzenie	wskaźnik wzrostu cen [rok poprzedni = 100%]
1991						
1992	1 styczeń	1800				
1992	1 sierpień	3600	200	35220000	815	143
1993	1 styczeń	bez zmian - wprowadzenie taryfy czasowej				
1993	1 czerwiec	bez zmian - rozszerzenie taryfy czasowej na autobusy		47940000		135,3
1994	1 styczeń	4800	133	63936000	1110	132,2
1994	3 listopad	6000				
1995	1 lipiec	0,76	152*	8431,44	925	127,8
1996	1 lipiec	1	132	10476	873	119,9
1997	1 lipiec	1,2	120	12743,16	885	114,9
1998	1 luty	1,4	130*	14873,88	885	111,8
1999	1 marzec	1,6	114	20480,88	1067	107,3
2000	1 marzec	1,8	113	23085,72	1069	110,1
2001	1 luty	2	111	24742,2	1031	105,5
2002			100	25598,52		101,9
2003	1 kwiecień	2,2	110	26417,64	1001	100,8
2004	1 marzec	2,4	109	27474,84	954	103,5
2005	2 kwiecień	2,6	108	28563,48	924	102,1
2006		bez zmian	100	29744,76	953	101
2007		bez zmian	100	32292,36	962	102,5
2008	1 marzec	3,6	138	35326,56	818	<b>104,2</b>

\* ze względu na częstszą zmianę cen (niż po upływie roku) wyliczono parametr pomocniczy: uśredniona cena biletu w poprzednim roku kalendarzowym. I tak:

1994 uśredniona 5000  
1997 uśredniona 1,08

Opr. Marek Malczewski

Po pierwsze: utrzymywanie stałego interwału na wszystkich liniach jest bardzo korzystne dla pasażera, gdyż unikamy „dziur” w takcie (i jeżeli jadę z GTR z zamiarem przesiadki np. na linię 3 to wystarczy iż pamiętam jej takt podstawowy; nie muszę sobie dodatkowo obciążać głowy faktem „czy teraz jedzie, czy może to jest akurat puste okienko”) oraz mamy lepszą (w odczuciu pasażera) niezawodność połączenia (jeżeli „mój” tramwaj wypadnie z rozkładu / utknie w korku to wiem, że „trójkę” mam za kilka minut – a nie kilkanaście!)

Po drugie: za przypomnienie iż od 1993 roku wiele się w Poznaniu zmieniło bardzo dziękuję. U uruchomienie nowych tras jest rzeczą oczywistą, jednak równie oczywistym jest iż Miasto (i MPK) nie potrafiły wykorzystać bardzo pozytywnych doświadczeń z eksploatacji PST, by „pójść za ciosem” i rozwijać komunikację tramwajową. Czy mam przypominać błędy zaniechania? Choćby brak przez wiele lat rozwoju PST w kierunku Dworca Zachodniego (było to już w pierwotnej koncepcji, znanej mi z opracowań z końca lat 60. XX wieku)! Niezrozumiały zastój z tworzeniem parkingów typu P+R (powstał tylko jeden – niewielki – przy ul. Pułaskiego, zresztą ciężko nazywać nieskomunikowane z transportem zbiorowym parkingi

buforowe parkingami P+R). Brak inwestycji typu przedłużenie tramwaju do al. Polskiej, które mogłyby znacząco poprawić zarówno skomunikowania tramwaj / autobus, jak i polepszyć jakość życia mieszkańców obdarzonych spalinami z miejsko-podmiejskiego „dworca autobusowego” na Ogrodach. Przykłady można by mnożyć...

Szczególnie ciekawe jest to, jak rozbieżne (zależnie od punktu odniesienia) wnioski można wyciągnąć odnośnie zmiany częstotliwości linii 3, 4 czy 11. Koreferent pisze:

... [wystąpił] spadek zainteresowania niektórymi relacjami, (linie 3, 4, 11) i słusznie wprowadzono kursowanie w takcie co 20 minut, bo chyba gołym okiem widać, że na Piątkowskiej czy Wilczaku w odniesieniu do linii 3 i 11 to wystarczy...

No tak. Na Piątkowskiej czy Wilczaku może i wystarczy, ale na pewno taka częstotliwość nie jest wystarczająca ani w relacji rondo Śródka – centrum (linia 4), ani most Dworcowy – rondo Rataje (a nawet os. Lecha – czyli linia 11). Te odcinki są wybitnie przeciążone i tam interwał 10-minutowy byłby jak najbardziej uzasadniony. Do tego należy dodać nierównomierne rozłożenie odjazdów różnych linii z danego przystanku.

Przyjrzyjmy się na przykład godzinie 13 i kierunkowi rondo Rataje z przystanku Półwiejska:

L12: 00  
L11: 04  
L6: 07

(czyli jakikolwiek tramwaj zapewniający dowóz na przesiadkę na dworcu autobusowym Rataje w niezłym interwale – co trzy-cztery minuty). Jak wiemy, linia 11 kursuje co 20 minut – więc przychodząc chwilę później mamy tylko:

L12: 10  
L6: 17

(czyli siedem minut oczekiwania, które przy tolerancji – 1/+3 może zamienić się w 10 minut – a tłum rośnie i wylewa się z przystanku na torowisko).

Osobnym problemem jest relacja rondo Rataje – centrum (linia 3): tramwaje może nie są wypełnione po brzegi, ale na pewno jest to relacja potrzebna i tylko wielką niewiadomą jest, czy niska frekwencja nie jest może wynikiem niskiej częstotliwości kursowania (i braku zaufania potencjalnych pasażerów do jej punktualności)?

Natomiast bardzo dobrym rozwiązaniem było przeorganizowanie zmian sprzed kilku lat i w rezultacie połączenie linii 3 i 4 – choć każda z nich miała częstotliwość 20', to dzięki planowemu przesunięciu odjazdów z przystanków początkowych na głównym ciągu (Starołęka – Winogrody) uzyskano częstotliwość 10', akceptowalną przez większość pasażerów. Niestety, uruchomienie trasy przez most Rocha (i reorganizacja przebiegu linii) odbyło się w sposób chaotyczny i przypadkowy, bez myślenia o wpływie zmian choćby na sytuację osób przesiadających się z autobusów miejskich na tramwaj na węźle rondo Rataje. Nie skracając czasu trwania podróży do centrum tramwajem linii 13, zlikwidowano na rondzie Rataje możliwość sensownej przesiadki z autobusu na tramwaj tej linii. Dla przeciętnego podróżnego korzystającego z komunikacji autobusowo-tramwajowej oznacza to znaczne wydłużenie czasu pieszego dojścia do tramwaju jadącego w kierunku centrum: albo trzeba wędrować na przystanek przed rondem Rataje (przy bardzo nieprzyjemnej sygnalizacji świetlnej), albo na przystanek Kórnicka (a i tak w obydwu tych przypadkach mamy tylko jedną linię w bezpośredniej relacji), albo „przedzierać się” dziwnymi uliczkami w kierunku przystanku Politechnika. I ta rzekoma oszczędność wynikająca z wytrasowania linii 13 przez most Rocha dla sporej grupy pasażerów jest po prostu utrudnieniem, znacznie wydłużającym sumaryczny czas podróży.

W otrzymanej korespondencji jest też ciekawy akapit:

*Jeśli chodzi o zmiany cen biletów to decyzje o nich podejmuje Rada Miasta i zawsze jest ona polityczna.*

Pomijając typową spychotechnikę („to nie ja, to Kolega”) uważam, iż rolą osób zarządzających transportem miejskim jest oddzielenie decyzji merytorycznych od politycznych. A jeżeli się to nie udaje, to prowadzenie działań PR-owskich w taki sposób, aby podróżni wiedzieli komu (nawet imiennie, z jakiego ugrupowania!) zawdzięczamy np. zakaz łączenia biletów. Kto ten punkt wprowadził do regulaminu przewozów i kto za nim głosował!

W kolejnym fragmencie czytamy:

*przy jednoczesnym znacznym wzroście kosztów (paliwo, prąd)*

ale czy to nie jest zbyt prosta próba zrzucania wszystkiego na „czynniki obiektywne”? Gwałtowny wzrost kosztu energii elektrycznej to zjawisko tegoroczne, natomiast ceny paliw mają tendencję do silnych wahań – po ostrym przyspieszeniu w I półroczu 2008 roku, później mieliśmy równie gwałtowny spadek cen.

Pozwoliłem sobie także na drobną zabawę liczbami. Zebrałem (patrz tabela – oczywiście proszę pamiętać o denominacji) dane dotyczące zmian cen biletu podstawowego (wprowadzając taryfę czasową w Poznaniu za taki przyjęto bilet 30-minutowy, będący funkcjonalnym odpowiednikiem biletu jednoprzjazdowego), średniego rocznego wynagrodzenia oraz wskaźnika inflacji (według danych Głównego Urzędu Statystycznego). Te „twarde” dane wyjściowe pozwalają na prześledzenie trendów, które w przypadku komunikacji miejskiej w Poznaniu są wybitnie niekorzystne. W każdym okresie zauważa się wzrost ceny biletu powyżej wskaźnika inflacji. I – niestety – po przełomie XX / XXI wieku, gdy „wszystkim żyło się lepiej” (i wzrost płac powodował wzrost zamożności społeczeństwa), obecnie z każdą zmianą taryfy spada dostępność komunikacji zbiorowej wyrażona liczbą przejazdów, które można wykonać mając do dyspozycji statystyczne średnie miesięczne wynagrodzenie. To są twarde dane, które udowadniają, iż koszt okazjonalnego korzystania z komunikacji miejskiej w naszym mieście nieustannie rośnie.

Gwoli ścisłości warto na zakończenie dodać, że korzystniejsze trendy panują w biletach okresowych (miesięcznych). W 1992 roku bilet miesięczny kosztował 200.000 złotych, obecnie – 81 złotych (imienny) oraz 112 złotych (na okaziciela). Oznacza to, że w okresie, gdy bilet jednorazowy podróżował dziesięciokrotnie, cena biletu okresowego wzrosła cztero- lub pięciokrotnie. Licząc według współczynnika inflacji obecnie bilet miesięczny powinien kosztować około 95 złotych. Oczywiście są to szacunki i „zabawy liczbami”, pamiętajmy bowiem, że np. przez wiele lat bilet miesięczny był (bez żadnych dopłat!) biletem na okaziciela.

Cieszy fakt, że Autor polemiki zauważa choćby, że *pewne poprawki są uzasadnione, np. przywrócenie biletu na 10 minut*. Niestety,

- *primo*: „mleko się rozlało” (i zniechęconego pasażera trudno przekonać, iż jakikolwiek kolejny ruch będzie dla jego dobra)

- *secundo*: główny problem nie tkwi nawet w ilości różnych rodzajów biletów, tylko w bardzo wysokiej cenie połączonej z pogorszeniem „przyjazności” systemu biletowego (brak możliwości łączenia biletów w sytuacji, gdy wiele typów biletów dostępnych jest w bardzo ograniczonym zakresie).

Marek Malczewski

PS. Prasa potęgą jest i basta! Po artykule w Przystanku, w punkcie nadzoru ruchu na rondzie Kaponiera nie tylko zlikwidowano część nieestetycznych plakatów, jakimi było „wytapetowane” okno, ale nawet pojawiła się informacja „co to jest ta szara skrzynka i jak z niej korzystać”. Brawo!

## Najciekawsze wstrzymania marcowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**2.03. 238/1 1953.** Dziesięć minut przed pierwszą w nocy na przystanku Dworzec Zachodni w kierunku ronda Kaponiera doszło do szamotaniny pomiędzy dwoma pasażerami a kierowcą ostatniego nockowego *lewara*. Interweniowała załoga U795, która ujęła sprawców awantury krótko po tym, jak opuścili autobus MPK. Z racji uszkodzeń (wypchnięta szyba od drzwi kabiny kierowcy) *patataj* zjechać musiał do zajezdni – wyjechała za niego rezerwa 1006. Wóz posiada monitoring, z którego zapis przekazano służbom policyjnym.

**3.03.** Tego dnia służby NN przeprowadziły kompleksową kontrolę napełnienia oraz punktualności składów tramwajowych jadących w kierunku centrum. Badanie przeprowadzono na przystanku Słowiańska w godzinach 7.14-8.01, objęto nim 29 pociągów tramwajowych (jedną tatrę, osiem combin i dwadzieścia składów 105Na – w tym ani jednego moderusa). Przyjęto skalę ocen 0-9. Zanotowano jedną usterkę tramwaju, 7 napełnień ocenionych na 9 (brak ruchu w wagonie, nie wszyscy pasażerowie wsiedli) i 6 napełnień ocenionych na 8 lub 8+ (brak ruchu, „plecy na drzwiach”, tłoczno). Pozostałe tramwaje osiągały napełnienia od 4+ do 7. Wnioski? Najniższe napełnienia notowały tramwaje linii 26, 24 z 29 pociągów były na przystanku punktualnie, a cztery z jednonominutowym opóźnieniem. W godzinach od 7.30 do 7.50 wszystkie składy tramwajowe (12 sztuk) odjeżdżały z napełnieniem 8 lub 9. Pusta była jedynie piętnastka o 7.44 – uszkodzony wagon 162.

**7.03. 12/5 407.** O pechu mówić może kierowca fiata Uno, który o siódmej rano w Dzień Kobiet najechał na metalowy element leżący na jezdni, nie opanował kierowanego przez siebie pojazdu i wjechał na chodnik, uderzając w metalowo-szklane bariery oddzielające chodnik od torów kolejowych. Kierowca wykonywał manewr lewoskrętu, wjeżdżając na most Dworcowy z ul. Roosevelta. Ustalono, że feralnym elementem był lej piasecznicy wagonu RT6N1. Lej ten zamontowany został dzień wcześniej do wagonu 407 linii 12/5 i prawdopodobnie oderwał się podczas drugiej zmiany właśnie w dniu 7.03. W efekcie zderzenia z barierami nikt nie został ranny, uszkodzeniu uległy jednak bariery, a przód samochodu osobowego został kompletnie rozbity. Przedmiotowy lej piasecznicy pozostawiono pracownikom Modertransu.

**11.03. 93/9 1110.** Do pobicia kontrolera ZTM doszło w autobusie linii 93 przed godziną 18. Zdarzenie miało miejsce w okolicy ul. Żeromskiego, MAN jechał na Górczyn. Sprawca pobicia oddalił się z miejsca zdarzenia, u kontrolera nie stwierdzono obrażeń, a autobus powrócił na trasę po piętnastominutowym postoju. Kurs 93/9 z Górczyna zgodnie z rozkładem wykonała rezerwa.

**11.03.** Potencjalnym wykolejeniem i poważnym wypadkiem groził rower leżący w torowisku tramwajowym PST pod wiaduktem kolejowym. Zgłoszenie odebrano o 18.09 i natychmiast wysłano



**14.03. 1/6 230+229 vs 18/1 803.** O 11.31 na ul. Hetmańskiej przed Głogowską doszło do najechania tramwaju linii 1 na ruszającą z przystanku osiemnastkę. W wyniku zderzenia uszkodzonymi zostało 6 osób – przewieziono je do szpitali przy ul. 28 czerwca 1956 i Grunwaldzkiej. W wyniku uderzenia *holender* przesunięty został do przodu o kilkanaście metrów, zaś wagon 230 wykoleił się, łamiąc sześć betonowych (!) podkładów w torowisku. Oba wagony zostały mocno rozbite, ucierpiał także wóz 229. Wstrzymanie ruchu trwało godzinę – przejazd tramwajów ul. Hetmańską wznowiono o 12.30.

Na zdjęciu górnym: wagony 230 i 803 zakleszczone po wypadku.

Na zdjęciu dolnym: wóz 803 na terenie zajezdni przy ul. Gajowej tydzień po wypadku.

Fot.: Łukasz Janowicz, Marcin Jurczak

na miejsce odpowiednie służby. Przeszkodę usunięto, obyło się bez wstrzymywania ruchu.

**12.03. 11/5 194+193.** „Wywalić kółko” musiała motornicza *szybkowca*, którą o leżącym w II wagonie mężczyźnie powiadomili pasażerowie. Relaksujący się klient był kompletnie pijany i nie spełniał jakichkolwiek standardów cywilizowanej komunikacji miejskiej.



Na Piątkowskiej powitały go łączone służby Policji, Pogotowia Ratunkowego i Nadzoru Ruchu. Tramwaj podjął następane kółko zgodnie z planem (od 14.00), a pasażer wylądował na izbie wytrzeźwień.

**17.03. 17/12 260+259.** Do wypadku drogowego doszło na skrzyżowaniu przy placu Wielkopolskim. Kierowca taksówki nie ustąpił pierwszeństwa tramwajowi, czym doprowadził do zderzenia, a ranne zostały trzy osoby. Ruch tramwajowy zablokowany był w obu kierunkach przez prawie godzinę (21.21-22.10). Kierowcę taksówki w ciężkim stanie odwieziono do szpitala.

**21.03. 51/1 1817.** O 22.20 CNR otrzymała informację, że na ul. Stróżyńskiego (przystanek Osiedle Jagiełły, kierunek Sobieskiego) stoi autobus linii 51 z wybitą szybą w tylnych drzwiach i bez kierowcy. Według świadków, kierowcy nie było, gdyż rzucił się w pościg za wandalami. Kierowcy udało się złapać sprawcę wycięcia szyby, a przybyła na miejsce załoga radiowozu U180 dokonała przejęcia sprawcy. Kierowcę przewieziono na komisariat celem złożenia zeznań, a autobus do zajezdni (krótce przed północą) odprowadzili pracownicy pogotowia technicznego.

**24.03.** Los pokarał kierowcę samochodu marki Kia na gnieźnieńskich tablicach rejestracyjnych. Samochód zaparkowany został ok. 0,5 metra od wejścia na teren zajezdni przy ul. Madalińskiego, utrudniając przejście i wejście, a około 1.30 w nocy... spadło na niego logo firmy, znajdujące się zwyczajowo na dachu portierni.

Zdarzenie zgłoszono mistrzowi zajezdni S-2, a później CNR. Jeszcze przed wschodem słońca służby CNR wykonały na miejscu pełną dokumentację – zarówno uszkodzeń pojazdu, jak i nieprawidłowego parkowania.

**24.03. 85/2 za 98/3 1604 vs 91/8 1227.** Siły nadprzyrodzone kierowały tego dnia także ruchem autobusów. Kierowca solarisa linii 85 po zakończonym kółku na linii 98 zaparkował pojazd na peronie 2a i poszedł do dyżurnego ruchu celem ustalenia dalszej trasy. W czasie gdy kierowca znajdował się w PNR, silny podmuch wiatru przesunął po śliskiej nawierzchni prawidłowo zabezpieczony autobus, czym doprowadził do uderzenia ze stojącym kawałek dalej MAN-em. Kierowca sporządził raport wyjaśniający nietypową „demolkę”, obfotografowano ślady ciągnięcia kół solarisa, a MAN zjechać musiał do zajezdni ze względu na rozbite prawego tylnego naroża.

### Z archiwum niskiej podłogi


Początek miesiąca zapowiadał fenomen – liczba wstrzymań powodowanych przez Combino była tak wysoka jak liczba wstrzymań powodowanych przez RT6N1. Mocne uderzenie wagonu 408 ostatniego dnia miesiąca pozwoliło tatom wygrać 8 do 6. Królem zjazdów został wagon 406, który w ciągu miesiąca zanotował cztery wstrzymania spowodowane awarią wózka C.


## Usterki wagonów niskopodłogowych

Data	Wstrzymanie	Linia	Wagon	Miejsce, kierunek jazdy	Usterka	Zjazd do zajezdni
2.03	14.41-15.00	14/3	509	ul. Głogowska przed Krauthofera, kier. Os. Sobieskiego	Awaria hamulców II wózek	Zjazd samodzielny
3.03	15.37-15.42	12/8	406	ul. Towarowa, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C	Zjazd na Towarową, po naprawie zjazd do zajezdni
5.03	16.45-17.00	12/2	406	Rondo Kaponiera, kier. Starołęka	Awaria wózka C	Zjazd samodzielny na S-1, do odholowania
10.03	13.55-14.25	16/4	511	PST Kurpińskiego, kier. Os. Lecha	Zablokowany hamulec sprężynowy, wyciek oleju	Zjazd samodzielny
20.03	17.49-17.58	16/4	503	ul. Gwarna, kier. Os. Sobieskiego	Awaria czuwaka	Zjazd samodzielny
22.03	13.35-13.46	12/5	406	most Dworcowy, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C	Zjazd samodzielny
23.03	14.10-14.38	12/6	409	ul. Krzywoustego, kier. Starołęka	Zanik wysokiego napięcia	Zepchnięty przez 11/4 804
23.03	18.08-18.17	12/10	406	Dworzec PKS, kier. Starołęka	Awaria wózka C	Zjazd samodzielny
26.03	7.25-7.36	14/7	509	PST Słowiańska, kier. Górczyn	Awaria drugich drzwi	Zjazd samodzielny
26.03	8.57-9.07	12/8	407	PST / ul. Urbanowska, kier. Os. Sobieskiego	Zablokowany wózek C	Zjazd awaryjny na os. Sobieskiego, do odholowania
27.03	11.25-11.40	14/3	505	PST Lechicka, kier. Os. Sobieskiego	Zablokowany I wózek	Zjazd samodzielny
31.03	6.57-7.04	12/2	408	ul. Starołęcka / Bystra, kier. Starołęka	Brak rozruchu	Zjazd samodzielny
31.03	15.50-16.00	12/2	408	ul. Zamenhofa, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C i pompy HBA	Zjazd samodzielny

## Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Marcin Jurczak

 **Zwyczajowa Zetka.** Linia autobusowa nr Z, dowożąca pasażerów ze Śródki do stoniarni w Nowym ZOO, weszła już na stałe w grafik weekendowych wyjazdów. Informacje o jej uruchamianiu pojawiały się ostatnio prawie co tydzień – gdzie przy kolejnym ich kopiowaniu zgubiono niestety dane o częstotliwości. Na linii Z pojawiły się najróżniejsze typy taboru – od DAF-ów (1931 i 1934), poprzez ikarusy 260 (1938 w dniu 1.05), ikarusy 280 (1954 w dniu 25.04), neoplany (np. 1518 i 1519 w dniu 3.05), aż po solarisy (1606 w dniach 23-24.05). Linia cieszyła się zmienną frekwencją, działania mające na celu podniesienie atrakcyjności komunikacji miejskiej w świetle możliwości dojazdu nią do ZOO uznać należy jednak za godne pochwały. Gorzej jest z organizacją ruchu – wielokrotnie zetki blokowane były przez samochody jadące do/z ZOO. Temat dojazdu do ZOO to szerszy problem – aż prosi się by zamiast „inwestować” w autobusy – zwiększyć częstotliwość kolejki parkowej Maltanka – 20-minutowa jest wykonalna z perspektywy istniejących układów torowych, a jazda kolejką byłaby na pewno ciekawsza. Wprowadzając linię Z (litera zamiast numeru, choć taryfa normalna!) zburzono misternie układany system numeracji linii autobusowych.

 **Koniec 97.** Z dniem 1 maja zawieszona została linia autobusowa nr 97. Stało się to wbrew woli jednego z lokalnych radnych, który odgrażał się przedłużeniem jej do relacji Rondo Rataje – Borówki. To sprawia, że miano jedynej tegorocznej pozytywnej zmiany dla mieszkańców Kobylegopola uzyskało wzmocnienie linii 66 dodatkowym wozem w dni wolne, dzięki czemu uzyskano równy, dwudziestominutowy takt



### Pierwszy Centroliner

Za nami liniowy debiut lubońskiego neoplana Centroliner N4416. To pierwszy Centroliner w powiecie poznańskim i jak dotychczas jedyny. Wóz, co ciekawe, nie został przemalowany w barwy przewoźnika. 28 maja Centroliner zadebiutował na linii L4, dzień później jeździł na L2, a dwa kolejne dni spędził na linii L3/2 – zdążył zatem w ciągu kilku dni objechać większą część gminnej sieci połączeń.

Fot.: Robert Bartkowiak, 29.05.2009

– we współpracy z linią 55. Ostatniego dnia kursowania na 97 kursował wóz 1936.

 **Potrzeba czy oszczędność?** 20 czerwca wystartował letni rozkład jazdy autobusów. Letni rozkład jazdy tramwajów wystartuje dopiero 1 lipca, co patrząc z perspektywy komunikacji miejskiej jako systemu naczyń połączonych i sieci połączeń jest – delikatnie mówiąc – dziwne. W ramach letnich rozkładów autobusowych zmianie uległy rozkłady jazdy linii 53, 63, 64, 68, 69, 74, 76, 82, 91, 93, których częstotliwość zmniejszono z 12 do 15 minut w godzinach szczytu. Ponadto korekcie uległy linie 95 i 98. Zawieszono linie 47 (Boranta – Chwaliszewo) oraz T (Murawa – Rondo Kaponiera). Co ciekawe, zdecydowano się na obniżenie częstotliwości kursowania komunikacji tramwajowej – z zimowych 10-minutach w szczytce komunikacyjnym, do 15 minut. Częstotliwość kursowania obniżana jest co lato (co uzasadnione jest mniejszymi potokami pasażerskimi), ale zwykle z 10 do 12 minut, a nie do 15! Po szczytce (jak wieść gminna niesie, już od godziny 18!), w soboty i święta, tramwaje kursować będą z częstotliwością 20 minut. W lipcu i sierpniu zawieszono będą linie tramwajowe nr 18 i 26. Czy niższa częstotliwość to dobra decyzja – pokaże czas, choć fakty są takie, że w razie awarii tramwaju linii 2 czy 17 na Jeźcach, pasażerów czeka nawet pół godziny czekania na tramwaj i to w szczytce dnia roboczego!

### Biletomania pod szyldem ZTM

Do obiegu trafiły nowe wzory biletów. W związku z reorganizacją systemu zarządzania komunikacją miejską, bilety mieć będą teraz logo Zarządu Transportu Miejskiego, zamiast dotychczasowego – Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Nowy jest także rodzaj papieru, który trafił do biletomatów. Na awersie znajdują się kolorowe gwiazdki, zmagające się wraz z nadrukiem kasownika przy próbie wymazania tego ostatniego. Rewers to powtarzające się wielokrotnie logo ZTM. Gwiazdki są beżowe, nie udało nam się ustalić czy mają coś wspólnego z intensywnie promowanym poznańskim know-how. Podobno wszystkie lub prawie wszystkie biletomaty działają. Zgłoszenia niesprawności nie należą jednak do rzadkości. Niestety ZTM nie informuje na swojej stronie internetowej gdzie należy takowe przypadki zgłaszać, zaś kontakt z Centralą Nadzoru Ruchu może spowodować... odesłanie „petenta” do ZTM-u.

Fot.: Marek Malczewski

Przy okazji skutecznie zniechęca się wszystkich tych, którzy z racji luźniejszego sezonu wakacyjnego postanowiliby zamienić samochód na tramwaj w drodze do pracy.



### Wakacyjne prace torowe.

Wśród wakacyjnych objazdów największe emocje wzbudza konieczność wymiany zwrotnic przy węźle Most Teatralny. Zamknięcie potrwa jeden weekend (7-9 sierpnia) i spowoduje konieczność odcięcia od sieci pętli Piątkowska i Os. Sobieskiego. Co to oznacza dla mieszkańców północy Poznania? Najprawdopodobniej komunikację zastępczą zamiast linii 9 i 11 oraz ruch wahadłowy na PST. Uruchomienie wahadła jest wysoce prawdopodobne – na wjeździe na PST trwają już prace przy budowie tymczasowej platformy przystankowej. Jak zorganizowana zostanie komunikacja „na mieście”? Klubowi specjaliści ds. inżynierii ruchu proponują połączenie linii 14 i 16 (Górczyn – Most Teatralny – Os. Lecha), połączenie 12 i 15 (Starołęka – Bałtyk – Budziszewska – Junikowo), skierowanie linii 11 na Ogrody oraz skrócenie linii 9 i 10 do Mostu Teatralnego. Co nas jeszcze czeka w te wakacje? Spodziewamy się drobnych prac na rondzie Rataje (nocami – wymiana szyn i podkładów) oraz Ogrodach. Nie jest wykluczone, że ekipy torowców pojawią się także na Połabskiej.



### Dachowe technalia.

Kilka lat temu, podczas modernizacji przeprowadzanych na Gajowej, do wagonów zaczęto instalować prostokątne wahacze i kołyski amortyzatorów ślizgacza, względem starszych, okrągłych. Zmianą objęto wagony z pantografami OTK-1, próbnie zamontowano nowe elementy także na wagonie GT8 686. W ostatnim czasie wynalazek tego typu pojawił się na forteczkańskim 2025, prostokątne wahacze i kołyski zaobserwowano także na najnowszych moderusach Alfa – tu w wersji z pantografem półwalcowym OTK-2.



### Gablota na słoneczne dni.

Nowoczesnością powiało na Gwarnej, gdzie w miejscu słupka przystankowego z rozkładami jazdy pojawiła się jego bardziej zaawansowana technologicznie kuzynka – gablota na rozkłady. Przykład Gwarnej stanowił dotychczas pożywkę dla lokalnych hien dziennikarskich, krytykujących zbyt niskie i zbyt wysokie umieszczenie konkretnych tabliczek z rozkładami (wobec dużej liczby linii i pionowego ustawienia tabliczek – inaczej się nie dało). W efekcie miejsce tabliczek zajęła elegancka metalowa gablota, oferująca dostęp do rozkładów na bardziej uniwersalnym (wysokościowo) poziomie. Standard przystanku wzrósł, wciąż jednak czytający rozkłady mokną na deszczu.



### Tatry jeżdżą... czasem.

Do eksploatacji liniowej po naprawach w Modertransie wróciły wagony 403 i 405. Według stanu na dzień 15 czerwca w liniowej eksploatacji pozostawały 4 wagony: 401, 403, 405 i 407. Trzy kolejne (404, 406, 408) stały odstawione, dwie (402, 410) przechodziły naprawy okresowe, a dziesiąta (409) stała w Modertransie rozbita. Według stanu na 19 czerwca w eksploatacji liniowej były ledwo 3 wozy: 403, 405 i 407. Wesoło było także 20 czerwca – podczas wieczornego wyjazdu po zepsutą tatrę stojącą na Sobieskiego holownik z S-3 spotkał na Kaponierze... kolejną zepsutą tatrę. Tym samym wróciliśmy do sytuacji z początków liniowej eksploatacji, gdy widok



### Madalina pod ochroną

Śmiało można powiedzieć, że zajezdnia S-2 jest teraz chroniona czujnym okiem poznańskiej policji. Wagon 605 był ładnie odmalowany i nie wiemy dlaczego jakieś mądre głowy zdecydowały się oddać go pod reklamę (choć obdrapanych i wytartych myjnią wagonów jest mnóstwo!) – zachęca on teraz potencjalnych kandydatów do wstąpienia w niebieskomundurowe szeregi. Straszyl wciąż chociażby wagon 610, czekający na malowanie (powrócił na linię – po wielu miesiącach przerwy – w dniu 9 czerwca). Warto dodać rozbitcie w międzyczasie kilku innych wozów, a skutkiem lekkomyślnego podejścia warsztatu zniszczeniu uległ także wagon 685. Udało się ocalić duży reflektor (w miejsce rozbitego zamontowano ostatni z zapasów KMPS), czerwony pas odmalowano krzywo, a wagon powrócił na linię. Długo nie pojeździł – kolejny młody motorniczy staranował kremowym *helmutem* samochód dostawczy (tym razem bez strat w szkłe). Przez kilka pierwszych dni wagon permanentnie wysyłano na przypadkowe linie z przypadkowymi motorniczymi – w efekcie z cichego podwozia i komfortowej jazdy pozostało niewiele, a wóz rzezi i trzeszczy z daleka...

Nie poprawia się sytuacja demobilu. Wagony 9G i 10G, których pozbywało się przedsiębiorstwo komunikacyjne z Amsterdamu trafiły do Sarajewa. A gdzie trafią GT8S z Duesseldorfu?


Fot.: Krzysztof Dostatni, 21.05.2009


tych sympatycznych wagonów z pasażerami należał niestety do rzadkości.





### Puma znów stoi.

W połowie czerwca po dłuższej przerwie na trasę linii 13 powrócił wagon 118N 450. Puma stała z powodu uszkodzenia klimatyzacji w kabinie motorniczego, pojeździła kilka dni, po czym została ponownie odstawiona – tym razem z powodu awarii przetwornicy. Dlaczego wagon z niesprawną klimatyzacją nie nadawał się do jazdy? Z informacji uzyskanej od jeżdżących pumą motorniczych wynika, że przy padającym deszczu niewydolna wentylacja doprowadza do szybkiego zaparowania wszystkich szyb. To z kolei praktycznie uniemożliwia eksploatację – ze względów bezpieczeństwa. Z ostatniej chwili – 24 czerwca wagon widziano na linii 13.

 **Co nowego na S-1?** Na Głogowskiej trwa budowa kolejnych torów postojowych. Oba ułożone zostały wzdłuż hali od strony ul. Hetmańskiej. W nocy z 4 na 5 czerwca do Poznania powrócił wagon 507. Przypomnijmy – to ten, na który na przystanku PST najechała tatra 403 i który z racji uszkodzeń pojechać musiał do serwisu producenta. Wciąż stoi wagon 513, staranowany na ul. Roosevelta przez modertransową jazdę próbną. Nie jeździ także wóz 508, który z kolei czeka na ekspertyzę z Politechniki Poznańskiej po spektakularnym wykolejeniu przy PKS-ie. 18 czerwca rundę honorową po S-1 zrobił skład 2020+476 – niestety po to, by wyładować doczepkę z torów za polem postojowym. Do grona wyłączonych z liniowej eksploatacji dołączył wypadkowy 138+139 – ocalona solówka służy teraz pracownikom warsztatu jako pojazd socjalno-transportowy, wożąc ekipy z Głogowskiej na Budziszyską i na odwrót.

 **Moderusomania postępuje.** Na Głogowskiej zaobserwowano moderusy 198+197 w dniu 23 czerwca, reszta (140+141, 150+151, 152+153, 188+187, 218+215, 224+223, 226+225, 228+227, 234+233, 272+273) lepiej lub gorzej jeździ. Odstawiony po wypadku wciąż stoi forteczański 336+337. Jak wieść gminna niesie (na podstawie odbioru składu 188+187), wiele zrobiono na plus – poprawiono wysokość pulpitu, zmieniono pedały, przesunięto fotel bliżej środka, założono półkę z boku z lewej strony, przeniesiono gaśnicę zza fotela. Pozostało lusterko, do którego nie wszyscy motorniczowie sięgają. Chronologicznie za ostatni miesiąc: 188+187 zadebiutował 22 maja na linii 26, jednak jeszcze przed godziną 8.00 był z powrotem w zajezdni. 28 maja widziano na próbach skład 218+215, 30 maja zadebiutował on na 5/1. Ruszyło się w temacie N8C – w nocy z 15 na 16 czerwca do Poznania przywieziono z Niemiec wagon 115, noc później rozładowano przetransportowany z Biskupic wóz 1136 (po modernizacji).

 Przegubowcem w rytmie techno. W nocy z 2 na 3 czerwca odbyła się kolejna edycja dużej imprezy z muzyką klubową – Global Gathering. Do jej obsługi zaangażowano przegubowce z logo MPK, które kursowały na trasie z dworca Głównego PKP do parkingu przy Torze Poznań. To lekka korekta trasy – rok wcześniej wozy kursowały z ronda Kaponiera na plac przy cmentarzu w sąsiedztwie Toru Poznań. Tegoroczną linię dodatkową obsługiwały cztery przegubowce – 1224 i 1225 z wydziału A-3 (oba kursowały także rok temu) oraz 1844 i 1846. W imprezowym szczyście linia kursowała co 15 minut, w pozostałych godzinach – co 30 minut. Początkowo planowano zwiększyć częstotliwość (tak deklarował organizator), ostatecznie nic jednak z tego nie wyszło – a tłok w autobusach był konkretny. Uczestników imprezy nie zniechęciła nawet brzydka pogoda.

 **ZUK jest wieczny.** Gmina Dopiewo poinformowała, że przetarg na świadczenie usług zorganizowanego transportu pasażerskiego w gminie Dopiewo wygrał Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o. z siedzibą w Komornikach. ZUK-owi udzielono zamówienia wartego ok. 1 mln zł (z VAT), obejmującego świadczenie usług na linii 108 w relacji Poznań Ogrody – Dopiewo i Dopiewo – Poznań Ogrody. Była to jedyna

### 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: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,  
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Janusz Podolak

KOREKTA: Kamila Gielniak, Tomasz Gieżyński  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
NAKLAD: 100 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 odpowiada ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.

oferta złożona w postępowaniu przetargowym. Znosi się na powtórkę z sytuacji występującej obecnie – większość pasażerów przewozić będzie konkurencyjny Eurobus, zaś ZUK tych, którym akurat pasował będzie rozkład. W efekcie częstotliwości linii 108 dalej będą bardzo słabe, a przy małej frekwencji nie znosi się na ich zwiększenie i koło się zamyka.



**Nagroda za jakość.** MPK Poznań otrzymało srebrne godło QI – Quality International – wyróżnienie przyznawane przez kapitułę konkursu Forum Jakości Quality International pod patronatem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości oraz Klubu Polskie Forum ISO 9000 dla firmy świadczącej usługi na wysokim poziomie. MPK Poznań Sp. z o.o. zgłoszone zostało w kategorii „Usługa” i otrzymało wyróżnienia dla trzech zgłoszeń. Wyróżnienia dotyczą następujących obszarów: Usługi przewozowe, Organizacja i funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Poznaniu podczas Konferencji ONZ w sprawie zmian klimatu 1-12 grudnia 2008 r. oraz Przewozy dodatkowe – Linie turystyczne i Maltanka. W dwóch ostatnich przedsięwzięciach uczestniczył(ła) spora grupa Klubowiczów – śmiało możemy zatem pogratulować przewoźnikowi dobrych pracowników, a stowarzyszeniu – oddanych idei wolontariuszy.



### Rocznicowa przejażdżka

**Z okazji czwartej rocznicy powstania Poznańskiej Galerii Komunikacyjnej, użytkownicy serwisu spotkali się na okolicznościowej imprezie urodzinowej. Szczegółowa relacja z przejazdu jalczem PR110 i tramwajem typu GT8 – w następnym numerze Przystanku.**

Fot.: Marcin Jurczak, 6.06.2009