

PRZEWOŹNIK BRAKOWSKI

Nr 1/(35)2010
styczeń - marzec



Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

*W środku
mapka komunikacji tramwajowej
w czasie przebudowy ul. Długiej*

Kobiety w męskich zawodach

Wiceprezes we władzach UITP

135 lat tradycji w komunikacji miejskiej



*Zdrowych,
spokojnych
Świąt Wielkanocnych,
wiosny w sercu i w przyrodzie
oraz
wielu miłych spotkań
w gronie rodziny
i wśród przyjaciół
życzy
Zarząd MPK S.A. w Krakowie
oraz
zespół redakcyjny
„Przewoźnika”*

Zagubiony podglądacz

Jak pewnie większość z czytelników „Przewoźnika Krakowskiego” wie, jest sobie w ramówce krakowskiej telewizji publicznej program „Podglądacze”. Jego autorzy reklamują się jako pogromcy absurdów życia codziennego. Tropiąc te absurdy, wpadają zziębnięci, poprzebierani w wąsy i uzbrojeni w ukryte kamery do różnych krakowskich urzędów i instytucji walcząc o poprawę losu mieszkańców. Kilka razy próbowali też pomóc pasażerom krakowskiego MPK. Z początków moich przygód z podglądaczami przypominam sobie program o krakowskich motorniczych, którzy zdaniem tychże podglądaczy nie zatrzymują się przed przejściami dla pieszych. Dowód? Scenka, w której jeden z podglądaczy nerwowo wyczekuje na przejściu i jak tylko widzi nadjeżdżający tramwaj w ostatnim momencie zrywa się gwałtownie i wbiega pod jadący 30 tonowy wagon. W programie widać zdziwioną i groźną minę podglądacza. Jak to, nie zatrzymał się? Nietrudno się domyślić, że aby zatrzymać tramwaj, gdy ktoś nagle przed nim przebiega trzeba bardzo gwałtownie hamować. A to powoduje, że osoby jadące wewnątrz wagonów mogą się przewrócić, uderzyć o poręczę, jednym słowem zranić. To jednak podglądaczy już nie interesowało.

Zainteresowało ich natomiast kilka innych spraw. M.in. przystanki. W ostatnim przed wydaniem obecnego numeru „Przewoźnika Krakowskiego” programie można było zobaczyć podglądacza, który w wyreżyserowanej scenie udając pasażera specjalnie nie wysiadł z autobusu na jednym z aglomeracyjnych przystanków na żądanie. Odgrywając nadal swoją rolę podszedł do kierowcy MPK skarżąc się, że nie wysiadł, bo nie mógł zobaczyć jak przystanek się nazywa. A potem usłyszałem dramatyczne pytanie: „Co ja mam teraz zrobić?” Oglądając ten program, jako pasażer miejskiej komunikacji poczułem się trochę urażony. Ja w przeciwieństwie do podglądacza, jeżeli gdzieś jadę to wiem gdzie wysiąść. Do głowy nie przyszłoby mi także mieć pretensje do innych o to, że nie wysiadłem tam, gdzie chciałem. A już tym bardziej pytać innych o to co mam w takiej sytuacji zrobić.

Dramatyczne pytanie podglądaczy: „Co my mam zrobić?” wróciło do mnie w kilka dni po programie. Tym razem dramat podglądaczy dotyczył braku pieniędzy na bilet. W mailu przysłanym do mnie przeczytałem pytanie: Co ma zrobić pasażer jeżeli chce kupić bilet w pojeździe, w środku nie ma automatu a ma tylko 2,50 zł? Jak wszyscy wiedzą u motorniczego i kierowcy bilet normalny kosztuje 3 zł, co wynika z prawomocnej uchwały Rady Miasta Krakowa. Muszę przyznać szczerze, że w tym pytaniu najbardziej zaskoczył mnie u podglądaczy brak inwencji twórczej, o którym do tej pory byłem wysokiego zdania. Jak to? Podglądacz nie wie? Przecież jest tyle sposobów. Można iść pieszo, zdobyć dodatkowe pieniądze, wysiąść kupić bilet w automacie KKM, w kiosku, w Punkcie Sprzedaży Biletów Okresowych. Dla mnie proste. No ale ja, gdy zabraknie mi pieniędzy w supermarkecie, to nie dzwonię do rzecznika prasowego i nie pytam: „Zabrakło mi pieniędzy, co ja mam teraz zrobić?!”. Po prostu skoro nie mam wystarczającej kwoty to rezygnuję z zakupu danego przedmiotu.

Czytając pytania od podglądaczy zauważam, że nie radzą sobie oni z coraz prostszymi sprawami życia codziennego. Drzę, że pewnego dnia otwierając skrzynkę mailową przeczytam dramatyczną wiadomość wysłaną przez przeglądaczy: „Panie Marku, skończył nam się papier toaletowy! Co my mamy zrobić??!!”

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Anna Robak, Marian Lesiak, Jacek Kołodziej, Hubert Waguła, Adrian Obuchowicz

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30-347 Kraków, tel. 012 254 11 04; email: mgancar@mpk.krakow.pl

Nakład: 2000 egz.

Fot. na okładce: Czesława Orzechowska, fot. Tomasz Bielecki

- 3 **Zagubiony podglądacz**
Marek Gancarczyk
- 5 **„Wystarczy 1 metr!”**
Marek Gancarczyk
- 6 **Kobiety od 100 lat siadają za sterami tramwaju i autobusu**
Agnieszka Tęcza
- 7 **Krakowskie „Kierowniczkzi”**
Jan Adamski
- 8 **Jestem zadowolona z tego, że pracuję z mężczyznami**
Z Czesławą Orzechowską – panią elektromonter pracującą w Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. rozmawiamy o pracy i mężczyznach



- 9 **Decyzja o zawodzie kierowcy była przemyślana**
O emocjach jakie wzbudza w pasażerach mówi Kamila Ćmiel – kierowca autobusu MPK S.A. z najdłuższym stażem.
- 10 **Wiceprezes MPK S.A. w zarządzie UITP**
O nowym stanowisku w UITP i jego korzyściach dla miasta rozmawiamy ze Zbigniewem Palenicą, wiceprezesem MPK S.A. w Krakowie i wiceprezydentem UITP



- 12 **Ruszyły prace przy budowie nowej linii tramwajowej**
Marek Gancarczyk
- 13 **Umowa na przebudowę ul. Długiej podpisana**
Marek Gancarczyk
- 14 **Nowy tramwaj niskopodłogowy dla Krakowa**
Stanisław Jurga
- 15 **Umowa kredytowa na unijny projekt podpisana**
Marek Gancarczyk



- 16 **Krakowskie tramwaje – tylko z niską podłogą**
Marcin Gałań
- 18 **Nawet helikoptery nie wystartowały**
Marian Lesiak
- 19 **Słoneczna wiatra przy ul. Dietla**
Grzegorz Dyrkacz
- 20 **Autobusy i tramwaje na nowych trasach**
Adrian Obuchowicz

- 21 **Remonty wokół I obwodnicy**
Adrian Obuchowicz
- 22 **O ostatniej jeździe tramwajem**
Rozmawiamy z Władysławem Urantem, który 10 lat temu jako pierwszy motorniczy w Krakowie poprowadził nowoczesnego Bombardiera.
- 23 **Świętujemy 135 lat**
Anna Robak
- 24 **Wio koniku, czyli początki komunikacji miejskiej w Krakowie**
Jacek Kołodziej



- 26 **Historia zajezdni Bieńczyce**
Kazimierz Fudala
- 27 **Kalendarium**
Hubert Waguła, Iwona Osuch
- 28 **109 lat tramwaju elektrycznego i premiery Wesela**
Marian Lesiak
- 29 **Tunel KST i...**
Hubert Waguła
- 29 **Słowo o krakowskiej komunikacji i autobusach gazowych**
Marian Lesiak
- 30 **Główna Dyspozytornia Ruchu – mózg krakowskiej komunikacji**
Hubert Waguła
- 32 **Zapowiedzi węzłów przesiadkowych w krakowskich tramwajach**
Piotr Podsadecki
- 33 **Elektroniczne tablice zmieniają wygląd**
Piotr Podsadecki
- 34 **Na co skarżyli się pasażerowie w 2009 roku**
Anna Robak
- 36 **PTS czyli autobusowe prima aprilis w Krakowie**
Jerzy Dywan
- 37 **Z listów pasażerów do krakowskiego MPK**
Opracował Marek Gancarczyk
- 38 **Msza tramwajarska u Redemptorystów**
Marian Lesiak
- 38 **MPK zagrało z Wielką Orkiestrą**
Władysław Michalski
- 38 **Dzień Kobiet w MPK**
Marek Gancarczyk



- 39 **Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka z pierwszym miejscem**
Marek Gancarczyk
- 39 **Chór „Lutnia” Stowarzyszeniem**
Anna Robak



Nieprawidłowo parkujących kierowców strażnicy miejscy karali mandatami a na samochody nakładali blokady

„Wystarczy 1 metr!”

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie 1 marca rozpoczęło kampanię informacyjną skierowaną do kierowców. Jej hasłem było zdanie „Wystarczy 1 metr!”

MAREK GANCARCZYK

Hasło jest związane z jednym z najbardziej uciążliwych dla pasażerów komunikacji miejskiej wykroczeń, jakie popełniają kierowcy w Krakowie. A jest nim parkowanie samochodów zbyt blisko torowiska, co skutecznie blokowało przejazd tramwajom prawie 200 razy w 2009 roku i już ponad 50 razy w roku 2010.

Chcieliśmy dotrzeć do kierowców z informacją i apelem, aby zanim zostawią swój zaparkowany samochód zastanowili się, czy nie stoi on zbyt blisko torowiska. Stąd hasło: „Wystarczy 1 metr”, ponieważ jest to taka odległość pojazdu od torowiska, która pozwala motorniczemu bezpiecznie przejechać obok zaparkowanego samochodu. Akcja w Krakowie to część ogólnopolskiej kampanii, którą przeprowadziły przedsiębiorstwa w Poznaniu i Wrocławiu.

Kampanię informacyjną rozpoczęliśmy 1 marca i prowadziliśmy ją przez cały miesiąc. W tym czasie na sześciu ulicach Krakowa, gdzie najczęściej dochodzi do blokowania torowisk (ul. Zwierzyniecka, Rakowicka, Karmelicka, Piłsudskiego, Kalwaryjska, Franciszkańska), kierowcom były rozdawane ulotki informacyjne. W ramach kampanii pojawiła się także reklama na tramwaju.

Nie chodziło nam jednak tylko o informowanie kierowców. Równie ważne były dla nas praktyczne działania, które wpłyną na zmniejszenie liczby przypadków zablokowania tramwa-

jów przez nieprawidłowo zaparkowany samochód. Dlatego ściśle współpracowaliśmy ze Strażą Miejską. W ramach wspólnych działań od 1 do 31 marca strażnicy zwracali szczególną uwagę na problem parkowania kierowców na tych ulicach, na których najczęściej dochodzi do blokowania tramwajów, a więc na ul. Zwierzynieckiej, Rakowickiej, Karmelickiej, Piłsudskiego, Kalwaryjskiej, Franciszkańskiej, Pawiej, Lubicz.



Dodatkowo podczas trwania całej akcji współpracowaliśmy z portalem swietekrowy.pl. Każdy, kto zrobił zdjęcie nieprawidłowo zaparkowanego samochodu na ulicy, który blokuje lub utrudnia przejazd tramwajom, mógł go zamieścić na tym portalu. Wystarczyło wejść na stronę www.swietekrowy.pl i poszukać zakładki poświęconej tylko i wyłącznie akcji: „Wystarczy 1 metr”. Warto podkreślić, że po zakończeniu kampanii informacyjnej patrol Straży Miejskiej i inspektorów MPK S.A. nadal będą kontrolować ulice miasta. ■

Kobiety od 100 lat siadają za sterami tramwaju i autobusu

Jeszcze kilka lat temu trudno było sobie w Krakowie wyobrazić kobietę za kierownicą autobusu MPK S.A.

AGNIESZKA TĘCZA

Fot. T. Bielecki



Panie coraz częściej zasiadają za kierownicą autobusów

Zupełnie niesłusznie, bo już w latach 30. XX wieku na stanowisko szofera – mechanika przyjęto kobietę, jednak znacznie wcześniej po mieście jeździły tramwaje, a pierwsza kobieta motorniczka zasiadła za ich sterami już w roku 1914. Po wojnie kobiety w tym zawodzie pracowały regularnie poczynając od 1950 roku, natomiast autobusy miejskie opanowali wtedy wyłącznie panowie.

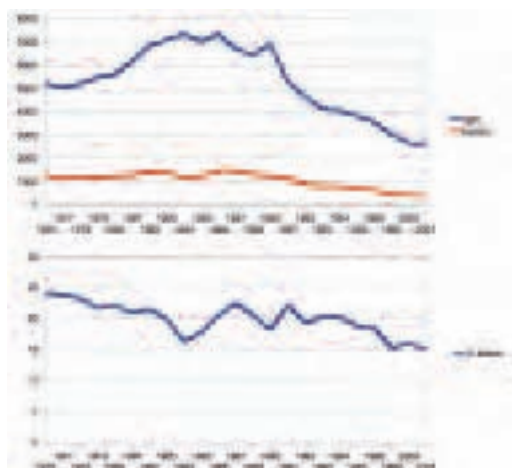
Gdy więc wiosną 2007 roku, po niemal 70-letniej przerwie za kółkiem krakowskiego autobusu zasiadła pierwsza kobieta, dowiodła, że i w zawodzie zdominowanym przez wiele lat przez mężczyzn również panie mogą realizować swoje ambicje zawodowe, a przy okazji stanowić „piękną” wizytówkę krakowskiego przewoźnika. Od tamtej przełomowej chwili zanotowaliśmy wzrost zainteresowania kobiet pracą na stanowisku kierowcy, a do końca 2009 MPK S.A. zatrudniło ich 12 i trzeba mieć nadzieję, że tendencja ta będzie się utrzymywać, gdyż ich opanowanie, wdzięk i cierpliwość bez wątpienia wnoszą do zawodu nową jakość.

Z biegiem lat w naszym Przedsiębiorstwie zmieniał się charakter zatrudnienia kobiet; niegdyś pracowały one głównie na stanowiskach fizycznych takich jak konduktor, torowy, regulator ruchu, obecnie zajmują głównie stanowiska umysłowe.

Dziś w przedsiębiorstwie na ogólną liczbę 2517 osób zatrudniamy 380 pań (15%), z czego 65 (2,6%) to motornicze, 11 (0,4%) prowadzące autobusy miejskie, 66 (2,6%) zajmujące stanowiska fizyczne takie jak elektromonter, lakiernik, me-

chanik, pracownik pomocniczy, portier, magazynier oraz 238 (9,4%) na stanowiskach umysłowych. Proporcje zatrudnionych kobiet do ogółu pracowników na przełomie ostatnich 40 lat oscylują w okolicach 20% z lekką tendencją spadkową.

Stworzone w firmie warunki zatrudnienia pozwalają łączyć pracę zawodową z życiem rodzinnym przynosząc zawodową satysfakcję, a przez to i obopólną korzyść. Między innymi dzięki temu właśnie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. jest bardzo chętnie wybieranym przez kobiety pracodawcą. ■



Proporcje zatrudnionych kobiet do ogółu pracowników na przełomie ostatnich 40 lat oscylują w okolicach 20% z lekką tendencją spadkową.



Krakowskie kierowniczki wyjątkowo jako pasażerki autobusu

Krakowskie „Kierowniczki”

Zrealizowały swoje marzenia, odnalazły drogę życiową – krakowskie „kierowniczki” stają się powoli symbolem krakowskiego MPK S.A. i przykładem, że można w życiu przełamywać nawet bardzo trudne bariery.

JAN ADAMSKI

Kobiety – wiele mówi się i pisze o ich delikatności, urodzie, wrażliwości, ale też często słyszy się o ich odwadze w walce z przeciwnościami losu i umiejętnościach stawiania czoła trudnym wyzwaniom. Wybierają różne drogi zawodowe – jedną z nich jest praca kierowcy. Wykonując ten zawód, uważany dotychczas za zarezerwowany wyłącznie dla mężczyzn, przełamały stereotyp „baby za kierownicą” i sprawiły, że tego typu uwagi należą do przeszłości, bądź są udziałem wyłącznie sfrustrowanych mężczyzn. Powszechnie bowiem uważa się, iż panie jeżdżą bezpiecznie i ostrożnie. Są opanowane, a co najważniejsze nie mają skłonności do brawury. Nic też dziwnego, że zarządzający MPK S.A. w Krakowie zdecydowali się na ich zatrudnienie. Na dzień dzisiejszy w przedsiębiorstwie pracuje 14 przedstawicielek płci pięknej, które odważyły się zasiąść za kierownicą autobusu. Pierwszą z nich po wieloletniej przerwie była Kamila Ćmiel (wówczas Pańczyk). To ona podczas swojego debiutu w 2007 roku wozila krakowian Scanią Omnicity na linii 185. Poszła w ślady swych odważnych koleżanek z Europy. W samym bowiem Londynie pracuje wiele kobiet – kierowców, które jeżdżą w znanych przedsiębiorstwach autobusowych takich jak: Arriva, London United czy East London Buses. Nasze panie dotrzymują więc dzielnie kroku swym europejskim koleżankom, bo już 1 października 2007 roku, w każdej krakowskiej zajezdni autobusowej zatrudniona była jedna prowadząca. Z czasem liczba tych wyjątkowych kobiet systematycznie rosła.

Co mówią na temat swojej pracy? Dla wielu jak np.: Doroty Marty, Beaty Witkowskiej czy Marzeny Malik ten zawód to

realizacja marzeń. Pani Dorota nie zamieniłaby MPK S.A. Kraków na „lepszy model”, bo jest zdecydowanie zadowolona z pracy w tej firmie. Odczuwa dużą satysfakcję, prowadząc autobusy. Wyróżnienia, które otrzymuje w konkursach organizowanych pod hasłem „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” dają jej olbrzymią radość i świadczą o jej wysokich umiejętnościach technicznych. Z rozrzwinięciem wspomina zabawne sytuacje, które się jej przydarzyły. Jak choćby tą, gdy do autobusu pierwszymi drzwiami wsiadł starszy mężczyzna. Popatrzyła na nią i krzyknął: „O rany kobieta nas wiezie!” Szybko musiała zamknąć drzwi żeby nie uciekł, ale gdy wysiadł py-

Popatrzyła na nią i krzyknął: „O rany kobieta nas wiezie!” Szybko musiała zamknąć drzwi żeby nie uciekł

tał ją kiedy ma następny kurs. Pani Beacie świetnie jeździ się Solarisami Urbino 18 na ulubionej linii – 501. Chętnie mówi o relacjach z pasażerami i ocenia je jako pozytywne. Nawet w trudnych sytuacjach potrafi zachować zimną krew i uśmiech. Często wyborowi zawodowi kierowcy towarzyszy wiele wątpliwości. Tak było w przypadku pani Marzeny. Pokonała jednak strach i dziś wie, że wprawdzie tej pracy zawsze towarzyszy stres, ale można go opanować. Nie tylko ona, ale i rodzina miała obawy przed wykonywaniem przez nią tego zawodu: „Moja mama modliła się, żeby mnie nie przyjęto do

MPK S.A., i nie myślała o tym, że mogłaby być moją pasażerką” – mówi z uśmiechem.

Krakowskie „kierowniczkę” słyszą często miłe słowa od pasażerów i miłośników komunikacji miejskiej. Uważają oni, że panie wkładają w swą pracę całe serce. I choć nie ma ich wiele, to są widoczne na ulicach naszego miasta. Przetłamanie barier, stereotypów dotyczących kobiet – kierowców autobusów wyraża się najczęściej poprzez opinie pasażerów. Co myślą gdy w lusterku widzą sylwetkę kobiety? Większość pytanych osób, kieruje w ich stronę miłe i pełne uznania słowa: „bardzo

dobrze prowadzą”, „podziwiam ich odwagę”, „są spoko”. Pasażerowie ponadto są zdania, iż prowadzące są grzeczne i kulturalne. Uprzejmość, spokój, miłe odnoszenie się do pasażerów – niewątpliwie te cechy sprawiają, iż krakowskie kierowniczkę są coraz bardziej znane i lubiane. A niektórzy panowie czują nawet przyspieszone bicie serca, spoglądając jak z wdziękiem i gracją prowadzą swoje autobusy.

Chwalą je pasażerowie i pracodawcy. Można więc śmiało powiedzieć – MPK Kraków zrobiło „złoty interes”, zatrudniając kobiety na stanowiskach kierowców. ■

Fot. T. Bielecki



Czesława Orzechowska żadnej pracy się nie boi...

Jestem zadowolona z tego, że pracuję z mężczyznami

Z Czesławą Orzechowską – panią elektromonter pracującą w Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. rozmawiamy o pracy i mężczyznach

Jan Adamski: Jak długo pracuje Pani dla MPK?

Czesława Orzechowska: Podjęłam pracę w 1977 roku, więc mój staż licząc jeszcze lata nauki zbliża się powoli do 40. Dokładnie jest to 37 lat.

JA: To spory szmat czasu. Czy ta praca zawsze Panią interesowała, czy też były chwile zwątpienia?

CO: Nie, nigdy nie było zwątpień. Oczywiście pojawiały się na początku obawy, wątpliwości, ale teraz po tylu latach mogę zdecydowanie powiedzieć, że mój wybór był słuszny.

JA: Czy pracując w tej firmie, zawsze wykonywała Pani zawód elektromontera?

CO: Na początku tak, ale później powierzano mi też inne zadania. Przykładowo

przygotowanie produkcji, pisanie asygnat. Pracowałam również przy montażu najnowszej serii Bombardierów NGT6, konkretnie montowałam wtyczki w tych tramwajach. Było to na przełomie lat 2007 i 2008.

JA: Dlaczego zdecydowała się Pani na wykonywanie tego zawodu? Elektromonter to zawód uważany za typowo męski...

CO: To racja, rzadko spotyka się kobiety w tym zawodzie. To ciężka i bardzo wymagająca praca. Ale ja sobie ją chwalam i jestem z niej zadowolona. Ten zawód od początku mi się podobał, ciągły ruch, brak monotonii – to mi imponuje. Najważniejsze w życiu przecież jest to, żeby człowiek lubił to co robi.

JA: Może Pani powiedzieć kilka słów o relacjach, współpracy z kolegami?

CO: Jestem w brygadzie jedna, pracuję wyłącznie z mężczyznami i jestem z tego zadowolona. Nie chciałabym wprowadzać żadnych zmian, moi współpracownicy to lojalni koledzy i dobrzy pracownicy. Nasze relacje są bardzo dobre.

JA: Czy myślała Pani o zmianie pracy, innym zawodzie?

CO: Raczej nie, ta praca to częśćka mnie samej i moich marzeń. To tworzenie czegoś nowego. Gdy trzeba przykładowo zrobić nowe podzespoły, wykonać do nich różne części – dla mnie staje się to bardzo ważne. Wkładam w moją pracę całe serce. Swoje życie zawodowe związałam z MPK S.A. Kraków i cieszę się, że tutaj pracuję. ■

Rozmawiał: Jan Adamski

Decyzja o zawodzie kierowcy była przemyślana

O emocjach jakie wzbudza w pasażerach mówi Kamila Ćmiel – kierowca autobusu MPK S.A. z najdłuższym stażem.

Marek Gancarczyk: Lubi Pani jeszcze prowadzić autobusy? W końcu siada Pani za kółkiem już od kilku dobrych lat?

Kamila Ćmiel: O tak. Prowadzę autobusy od trzech lat i w dalszym ciągu bardzo to lubię. Co prawda jazda tak dużym autem-przegubem nie należy do najłatwiejszych, w dodatku do niedawna zawód ten wykonywali tylko mężczyźni i dlatego jako pierwsza kobieta kierowca w MPK S. A w Krakowie mam też dużą satysfakcję z wykonywanego zawodu.

MG: Co z perspektywy kilku lat pracy jest dla Pani najtrudniejsze w tym zawodzie?

KĆ: Przyznam, że nie zastanawiałam się nad tym. Może specyfika wielkomiejского ruchu, która przekłada się na rozkłady jazdy, a co za tym i na nastroje naszych pasażerów. Bywa, że przez znaczne natężenie ruchu samochodowego czyli zwyczajne korki spóźniamy się na przystanek i za to „obrywa” nam się od któregoś z pasażerów... Poza tym jak wspominałam nie zastanawiam się

nad trudnościami i też nie rozpatruję pod tym kątem swojej pracy. Przecież to ja sama wybrałam ten zawód.

MG: Czy nadal Pani obecność za kierownicą budzi takie emocje w pasażerach jak kilka lat temu?

KĆ: Zdarza się, że jeszcze tak. Są to głównie osoby, które nie miały okazji jeszcze jechać z kobietą kierowcą. Choć w krakowskim MPK powiększa się zespół kobiet kierowców myślę, że jeszcze przez jakiś czas będziemy wzbudzać ciekawość i zainteresowanie z uwagi na kojarzenie tego zawodu wyłącznie z mężczyznami.

MG: Czy przeżyła Pani podczas swojej pracy przygodę, która najbardziej zapadła Pani w pamięć?

KĆ: Pracując w tej branży mamy ciągły kontakt z klientem-pasażerem. Kontakt i ten miły i ten o którym zawsze chce się jak najszybciej zapomnieć. Ale mówmy właśnie o przyjemnym. Wiele razy usłyszałam sympatyczne pozdrowienia, życzenia powodzenia, gratulacje... Każda z takich reakcji pasażerów jest wyjątkowa... jakiś czas temu w autobusie zostało już niewielu pasażerów w tym kobieta z dziewczynką ok. 7-letnią. Kiedy przygotowywały się do wysiadania dziewczynka podeszła do kabiny, przechyliła się w moją stronę i powiedziała z uśmiechem „fajnie pani kieruje...”.

MG: Czy dzisiaj, gdyby mogła Pani cofnąć czas, to została by Pani kierowcą autobusu?

KĆ: Decyzja o kursie, zawodzie kierowcy autobusu była przede mnie przemyślana. Prócz satysfakcji z kierowania autobusem wiedziałam, że wiąże się to z ogromną odpowiedzialnością. Było i jest to dla mnie wyzwanie. Cieszę się, że MPK Kraków dało nam kobietom możliwość samorealizacji w tym zawodzie. ■

Rozmawiał:
Marek Gancarczyk

Kamila pracuje w MPK od 2007 roku

Fot. T. Bielecki





Wiceprezes MPK S.A. w zarządzie UITP

O nowym stanowisku w UITP i jego korzyściach dla miastach rozmawiamy ze Zbigniewem Palenicą, wiceprezesem MPK S.A. w Krakowie i wiceprezydentem UITP

Marek Gancarczyk: Od kilku miesięcy zajmuje Pan jedno z najważniejszych stanowisk w UITP. Co jest Pana obowiązkiem jako wiceprezydenta tej organizacji?

Zbigniew Palenica: Stanowisko wiceprezydenta UITP wiąże się z funkcją przewodniczącego Zgromadzenia Lekkich Kolei w tej organizacji, która jest tą nominacją pierwotną. Zgromadzenie Lekkich Kolei w UITP decyduje o rozwoju systemów tramwajowych oraz kolejek podmiejskich na całym świecie. Ma także wpływ na regulacje i przepisy prawne uchwalane na poziomie międzynarodowym (Komisja Europejska). Jednocześnie Zgromadzenie zbiera i analizuje najlepsze rozwiązania systemowe i techniczne w transporcie szynowym (tramwajowym) np. jak budowa nowej linii tramwajowej wpływa na roz-

wój gospodarczy regionu czy miasta. Zajmujemy się także aspektami ekologicznymi i ruchowymi tych rozwiązań. Ciekawym elementem, jeżeli chodzi o transport publiczny, którym zajmuje się UITP, jest na pewno rola komunikacji szynowej w rewitalizacji terenów przemysłowych oraz jej duże znaczenie w kreowaniu kierunków rozwoju miast. W praktyce sprowadza się to do wyznaczenia w mieście nowej linii tramwajowej, która ożywia teren wokół niej gospodarczo a tym samym przyczynia się do rozwoju miasta w tym kierunku. Przykład takiego zjawiska mamy w Krakowie i jest on związany z budowa nowych linii tramwajowych do Kurdwanowa czy Płaszowa.

MG: Jak to się stało, że to właśnie Pan otrzymał nominację?

ZP: Ta nominacja to pierwsza nominacja dla osoby z Polski na tak ważne stanowisko w UITP. Jest to m.in. skutek wzrostu roli Polski w Unii Europejskiej i na świecie. Zanim otrzymałem nominację moja kandydatura musiała uzyskać pełną akceptację polskich członków w UITP. Jeszcze przed wyborami w UITP poparły mnie największe systemy tramwajowe w kraju, Poznań i Warszawa. Później głosowali wszyscy członkowie Zgromadzenia Lekkich Kolei w UITP z całego świata począwszy od Nowej Zelandii, Dalekiego Wschodu, Kanady, USA a na Europie kończąc. Cieszę się, że koledzy z wszystkich światowych systemów zaakceptowały moja kandydaturę.

MG: Kiedy dotarła do Pana informacja, że pokonał Pan innych kandydatów i został wybrany na wiceprezydenta UITP?

ZP: O tym, że jestem w gronie kandydatów dowiedziałem się w połowie listopada ubiegłego roku. Wcześniej oczywiście sprawdzano, czy pracuję w branży tramwajowej, czy w firmie, gdzie jestem zatrudniony zajmuję stanowisko w zarządzie i czy znam języki obce. Aby uzyskać nominację te wszystkie warunki musiałem spełniać. Później nastąpiły konsultacje krajowe i sprawdzanie, czy moja osoba jest akceptowana w Polsce.

MG: Gdy Pan się dowiedział o ostatecznej nominacji, co Pan sobie wtedy pomyślał?

ZP: Przede wszystkim byłem zaskoczony. Uważam, że zarówno w Polsce jak i w Europie jest wielu bardzo dobrych ekspertów w dziedzinie systemów tramwajowych. Nie ukrywam jednak, że czułem też dużą satysfakcję. Nominacja dla mnie oznacza bowiem, że ten polski transport jest w Europie i na świecie dostrzegany. Chyba czytali Forbesa (komunikacja w Krakowie w rankingu tego magazynu zajęła 9. miejsce na świecie – przyp. MG).

MG: Jak na Pańską nominację zareagowali koledzy z innych przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce?

ZP: Reakcja była bardzo pozytywna. Cała branża komunikacyjna przysłała gratulacje. Co więcej od razu chcieli to ze mną świętować, najlepiej w... Krakowie.

MG: Co jako wiceprezydent UITP może Pan zrobić dla mieszkańców Krakowa?

ZP: Po pierwsze do Krakowa będą trafiały technologie, których nie powstydziłby się Londyn czy Paryż. Już teraz nasz niskopodłogowy tabor tramwajowy uznawany jest jako jeden z najbardziej niezawodnych na świecie. Po drugie Kraków będzie miał dostęp do informacji o nowych programach finansowania transportu publicznego, poprzez kontakty z najwyższymi instytucjami Unii Europejskiej, takimi jak Parlament Europejski czy Komisja Europejska. Jako wiceprezydent UITP będę miał częściowo wpływ na to, jak rozdysponowane będą unijne fundusze, w szczególności środki pochodzące z Funduszu Spójności. Dla mnie ważnym elementem pełnienia tej funkcji będzie też to, że jest ona związana z koniecznością ponoszenia coraz większej odpowiedzialności przez polskie systemy transportowe za efekty zmian klimatycznych. A rola tych systemów transportowych jest w tym temacie bardzo ważna. Wystarczy podać kilka przykładów. Na świecie 13% emisji gazów cieplarnianych i 23% emisji CO₂

pochodzi z systemów transportowych (z tego 1/4 z transportu publicznego). Dla przewiezienia 1 pasażera na 1 km komunikacją zbiorową potrzeba 3,4 razy mniej energii w porównaniu do samochodu.

MG: W UITP zajmuje się Pan tramwajami. Czy to oznacza, że ten środek transportu będzie w Krakowie faworyzowany kosztem autobusów?

ZP: Generalnie uważa się, że do obsługi dużych potoków pasażerskich w mia-

wę systemu obsługi pasażerów stawiając na nowe linie tramwajowe. A dlaczego właśnie tramwaje? Odpowiedź jest bardzo prosta. Bez potężnych finansowych dotacji z budżetów centralnych nie da się budować metra. Środki zainwestowane w budowę, utrzymanie tuneli i związanej z nimi infrastruktury nie zwracają się nigdy. Sukcesem jest jeżeli uda się z przychodów z biletów od pasażerów pokryć koszty bieżącego funkcjonowania metra, tak jak jest to w Hong Kongu. W Warszawie przewie-

Zbigniew Palenica

Absolwent Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie i studiów podyplomowych z zakresu zarządzania we Frankfurcie nad Menem i Brukseli. Zatrudniony w MPK SA w Krakowie od 1995 r. Od 2003 Członek Zarządu, od 2006 Wiceprezes Zarządu, Dyrektor ds. Ekonomicznych i Finansowych. Współautor i koordynator zrealizowanych i rozliczonych projektów współfinansowanych ze środków unijnych „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I” w ramach ZPORR 1.6, „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” w ramach POLiS oraz „Krakowska Karta Miejska „ZPORR 1.1.2. Od 2010 roku przewodniczący Zgromadzenia Lekkich Kolei oraz wiceprezydent UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego). Autor publikacji i wystąpienia z zakresu zarządzania transportem publicznym i wykorzystania przepisów unijnych do konstrukcji kontraktów przewozowych i projektów inwestycyjnych.

stach tramwaje są o wiele lepszym środkiem transportu niż autobusy. Świadczą o tym chociażby cyfry: dla przewiezienia 50 tys. osób w ciągu godziny potrzeba w przypadku samochodów osobowych – drogi o szerokości 175 m, autobusami – 35 m, a tramwajami – 9 m. Niemniej jednak atutem autobusów jest ich wysoka elastyczność i operatywność. W przypadku Krakowa są one niezbędnym elementem komunikacji, wspomagającej tramwaje. Warto dodać, że obecnie w ciągu roku tramwajami przewozimy 140 mln osób, a autobusami 160 mln.

MG: Czy komunikacja tramwajowa jest według UITP i innych instytucji europejskich, ważna dla funkcjonowania miast?

ZP: Po okresie pewnej regresji komunikacji szynowej, która miała miejsce w latach 1945-1970, kiedy to wiele miast, m.in. Paryż i niektóre miasta niemieckie i polskie, likwidowały systemy tramwajowe, obecnie tramwaje przeżywają renesans. W ostatnich latach ten sam Paryż zdecydował się na rozbudo-

wanie jeden osoby metrem jest kilkanaście razy droższe od przewiezienia jej tramwajem. Tu chciałbym też nawiązać do swojej wcześniejszej wypowiedzi. Budowa linii na powierzchni pełni większą rolę w rozwoju miasta. Bardziej niż budowa metra przyciąga inwestorów, zdecydowanie bardziej przyczynia się także do powstawania sklepów, urzędów czy centrów usługowych.

MG: Są osoby, nawet wśród wysokich urzędników państwowych, którzy twierdzą, że tramwaje nie powinny jeździć po centrum Krakowa. Co Pan o tym sądzi, jako przedstawiciel Polski w UITP?

ZP: Tramwaje są nieodzowną częścią funkcjonowania miasta i jego mieszkańców. Osobiście uważam, że wraz ze zniknięciem tramwajów z miasta uchodzi życie. Przykłady z miast niemieckich, takich jak Karlsruhe, Stuttgart czy Berlin, gdzie tramwaje są częścią nawet ciągów pieszych, pokazują jak zyskuje centrum miasta, w którym kursują tramwaje. ■

Ruszyły prace przy budowie nowej linii tramwajowej

MAREK GANCARCZYK

W środę, 20 stycznia, w siedzibie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie została podpisana umowa na budowę nowej linii tramwajowej z rondo Grzegórzeckiego do ul. Golikówka. To oznaczało, że może się już rozpocząć realizacja jednej z najważniejszych dla mieszkańców Krakowa inwestycji, wartej prawie 155 mln zł. Oprócz budowy linii tramwajowej składa się na nią także budowa kilometrowego odcinka nowej ulicy Kuklińskiego oraz estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i al. Powstańców Wielkopolskich.

Dzięki podpisaniu umowy roboty przy budowie nowej linii mogły ruszyć już 21 stycznia. Na realizację całego zadania konsorcjum z ZUE na czele ma dokładnie 15 miesięcy. Być może jeszcze w tym roku mieszkańcy Krakowa będą mogli korzystać z pierwszego odcinka nowej linii tramwajowej, który połączy rondo Grzegórzeckie z ul. Nowohucką.

Budują estakadę

W czwartek 4 marca rozpoczęły się prace związane z budową estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich. Będzie ona miała 116,6 metrów długości. Będzie

się składać z dwóch niezależnych konstrukcji. Każda z nich będzie miała dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Szerokość obu jezdni wyniesie 7 m. Po obu stronach estakady zostaną zamontowane ekrany akustyczne o wysokości ok. 2,5 m. Cała powierzchnia jezdni estakady ma prawie 2 tys. metrów kwadratowych. Estakada w najwyższym punkcie będzie wznosiła się 6 metrów nad ul. Nowohucką. Koszt budowy estakady wyniesie ok. 38 mln zł.

Przystanki na trasie nowej linii tramwajowej:

1. Herlinga Grudzińskiego
2. Dekerta
3. Kuklińskiego
4. Gromadzka
5. Saska
6. Dr Rzebika
7. Pętla

Utrudnienia w ruchu

W związku z rozpoczęciem tych prac konieczne było wprowadzenie ograniczeń w ruchu na ul. Nowohuckiej i al. Powstańców Wielkopolskich. Dla kierowców została zamknięta jezdnia w kierunku Nowej Huty. Ruch do wakacji będzie się odbywał tylko po dwóch pasach jedni w kierunku ul. Wielickiej, po jednym pasie w każdym kierunku. Zwężenie zostanie wprowadzone od zjazdu z estakady nad ul. Wielicką aż do stacji Orłenu przed skrzyżowaniem z ul. Nowohuckiej z ul. Saską.

Pod estakadą zostało zaprojektowane rondo, po którym będą poruszać się samochody. Pojadą tamtédy również tramwaje, po nowo wybudowanej linii tramwajowej łączącej rondo Grzegórzeckie z ul. Golikówka.

Warto podkreślić, że budowa estakady mimo, że jest realizowana w ramach unijnego projektu: Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II, będzie w całości finansowana z budżetu gminy Kraków.

Pozostałe zadania w 50% będą współfinansowane ze środków unijnych.

Po wydzielonym torowisku pod estakadą będzie biegła nowa linia tramwajowa, o długości 4,2 km. Będzie prowadziła od ronda Grzegórzeckiego, przez most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, Klimeckiego a następnie przez budowaną równoległe z torowiskiem ul. Kuklińskiego do ul. Lipskiej i Golikówki. Tam zostanie wybudowana pętla tramwajowa wraz z terminalem autobusowym. Na trasie nowej linii pojawi się sześć przystanków w każdym kierunku, nie licząc pętli. Warto podkreślić, że linia na całej długości będzie biegła wydzielonym torowiskiem. ■

Prace na ul. Nowohuckiej ostro ruszyły już na początku marca

Fot. T. Bielecki





Na ul. Długiej od 1 marca trwa wymiana podziemnych mediów

Umowa na przebudowę ul. Długiej podpisana

9 lutego w siedzibie MPK S.A. w Krakowie została podpisana umowa na przebudowę ul. Długiej wraz ze skrzyżowaniem ul. Długiej z ul. Basztową.

MAREK GANCARCZYK

Umowę podpisali w imieniu MPK S.A. Julian Pilszczyk, prezes MPK S.A. oraz Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK S.A. a imieniu wykonawcy Paweł Ludwig z firmy Mota Engil. Przy podpisywaniu umowy Julian Pilszczyk zwracał uwagę na to jak ważna jest ta inwestycja dla mieszkańców Krakowa.

– *Przebudowa ul. Długiej wymaga zamknięcia tej ulicy oraz skrzyżowania ul. Długiej z Basztową dla ruchu tramwajowego. Dlatego tak istotne jest to, aby jak najszybciej zakończyły się roboty* – podkreślał Julian Pilszczyk.

O tym, że roboty będą prowadzone sprawnie, tak aby uciążliwości dla mieszkańców miasta trwały jak najkrócej zapewniał Paweł Ludwig z Mota Engil.

– *Zrobimy wszystko, aby inwestycja zakończyła się w terminie, do którego zobowiązaliśmy się podpisując umowę* – zapewniał Paweł Ludwig.

Przypomnijmy, że oferty na przebudowę ul. Długiej otwarto 17 listopada 2009. W sumie było ich pięć. Najtańsza z nich przysłana przez konsorcjum firm: Mota-Engil Polska S.A. – lider, Mota-Engil Engenharia e Construcao, KZN Biezanów (partnerzy) jest o 12,5 mln zł niższa od ceny przewidywanej przez kosztorys inwestorski (zakładał on kwotę 33 mln 271 tys. 523 zł i 71 gr).

Roboty drogowe związane z wymianą sieci wodociągowej, elektrycznej i gazowej w ul. Długiej rozpoczęły się już 1 marca. Właściwe prace związane z unijnym projektem rozpoczną

się jednak dokładnie 6 kwietnia i trwać będą trzy miesiące. Dzięki tej przebudowie ulica Długa zyska zupełnie inny wygląd. Pojawi się nowe oświetlenie uliczne, nowe chodniki oraz zatoki parkingowe.

Warto także podkreślić, że torowisko będzie wybudowane w najnowszej technologii.

Użyte do tego materiały umożliwią wytlumienie drgań i wyciszenie hałasu, który powstaje przy przejeździe tramwaju.

Po przebudowie poprawi się również bezpieczeństwo i komfort krakowian podróżujących po tej trasie. Na wysokości przystanków zostaną znacznie poszerzone chodniki. To zapewni bezpieczne wsiadanie i wysiadanie pasażerów z tramwajów. Warto także podkreślić, że torowisko będzie wybudowane w najnowszej technologii. Użyte do tego materiały umożliwią wytlumienie drgań i wyciszenie hałasu, który powstaje przy przejeździe tramwaju.

Przebudowa ul. Długiej to jedna z trzech inwestycji realizowanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie w ramach unijnego projektu Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – etap II. ■

Nowy tramwaj niskopodłogowy dla Krakowa

W nieco ponad rok od przekazania ostatniego tramwaju NGT6 trzeciej serii wszczęto postępowanie na dostawę kolejnych, nowych niskopodłogowych tramwajów dla Krakowa.

STANISŁAW JURGA

Przedmiot zamówienia, to „dostawa 24 sztuk wagonów tramwajów przegubowych o długości minimum 31 metrów, o minimalnej pojemności 220 osób, z udziałem minimum 60% niskiej podłogi, klimatyzowanych.

W stosunku do obecnie eksploatowanych tramwajów NGT6, najistotniejsza zmiana dotyczy długości. Tramwaj dłuższy (o przynajmniej pięć metrów od NGT6) będzie w stanie, z lepszym skutkiem zastąpić obecnie eksploatowane pociągi, składające się z kilku wagonów 105Na. Innym, ważnym z punktu widzenia pasażerów walorem – będzie klimatyzacja.

Postępowanie na wyłonienie dostawcy odbywało się dwustopniowo. Etap pierwszy to kwalifikacja wniosków od firm zainteresowanych udziałem w postępowaniu. Miało to na celu wyłonienie z grupy wszystkich producentów tych, którzy spełnią warunki określone w ogłoszeniu, a więc musieli „wykazać się, że w okresie ostatnich trzech lat przed dniem wszczęcia postępowania, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie należycie wykonali dostawę co najmniej 24 sztuk tramwajów przegubowych, napędzanych silnikami prądu zmiennego, z udziałem mini-

Na tak sformułowane warunki w ogłoszeniu wpłynął protest od Firmy H. Cegielski Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. z Poznania. Dotyczył on sformułowań w ogłoszeniu, odnoszących się do „warunku o doświadczeniu” w produkcji tramwajów. Zdaniem protestującego za wystarczające należało uznać doświadczenie w produkcji jakichkolwiek tramwajów, niekoniecznie niskopodłogowych i przegubowych.

Wszczęta została procedura odwoławcza. Finałem, po negatywnym dla MPK S.A. orzeczeniu Krajowej Izby Odwoławczej, był wyrok sądowy – korzystny dla MPK S.A.

W terminie wyznaczonym na składanie wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wpłynęły dokumenty od sześciu firm: Skoda Transportation z Czech, Alstom Konstal – Alstom Transport S.A., Construcciones Auxiliar de Ferrocarriles S.A. z Hiszpanii, Pojazdy Szynowe PESA z Polski, Solaris Bus & Coach S.A. z Polski oraz Bombardier Transportation GmbH i Vossloh – Kiepe GmbH z Niemiec.

Ze względu na fakt, że w ogłoszeniu zamawiający – MPK S.A. w Krakowie do dalszego udziału w postępowaniu przewidywał udział pięciu oferentów, wniosek Skody Transportation (ze względu na najmniejszą, referencyjną ilość tramwajów) i mimo złożonego protestu – został odrzucony.

Następnym etapem wg procedury przetargowej było wysłanie, do wyłonionych w wyniku wstępnej kwalifikacji oferentów – Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, w której sprecyzowano szczegółowe warunki udziału oraz Specyfikacji Technicznej, opisującej szczegółowo przedmiot zamówienia – „niskopodłogowy tramwaj o długości minimum 31 metrów”. Podstawowe kryterium, wyboru dostawcy, stanowiła cena za oferowany tramwaj, drugie – okres gwarancji.

W terminie wyznaczonym na złożenie ofert, a więc 9 marca 2010 roku, do godziny 11.30 wpłynęła korespondencja związana z postępowaniem. Komisja, która zebrała się o godzinie 12.00 dokonała otwarcia przesyłek w obecności przybyłych przedstawicieli oferentów i wnioskodawców. Odczytano treść korespondencji oraz cenę, warunki dostawy i inne, istotne wymagane informacje z Oferty – Konsorcjum Bombardier Transportation – Vossloh Kiepe. Cena z oferty Konsorcjum, za wykonanie 24 tramwajów o długości powyżej 31 metrów to 58 mln 680 tys. euro, co daje 2 mln 455 tys. euro za jeden tramwaj.

Finałem postępowania będzie wyłonienie dostawcy, który w terminach zawartych w harmonogramie oferty oraz umowie, dostarczy do Krakowa 24 nowe tramwaje niskopodłogowe do przewozu pasażerów. ■



Wizualizacja nowego tramwaju o długości 32 metrów

mum 60% niskiej podłogi”. Ocenie punktowej podlegało doświadczenie, na podstawie informacji z wniosku, zawierającego dane na temat ilości zrealizowanych należycie dostaw tramwajów, odpowiadających warunkom określonym w ogłoszeniu.

Taki tryb postępowania gwarantował wyłonienie dostawców, którzy mając potencjał i doświadczenie w produkcji tramwajów – będą w stanie sprostać wymaganiom postawionym przez MPK S.A.



Podpisanie umowy z EBOR-em gwarantuje pieniądze potrzebne na realizację unijnego projektu

Umowa kredytowa na unijny projekt podpisana

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podpisało 24 lutego umowę kredytową z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, który zapewni finansowanie projektu Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II.

MAREK GANCARCZYK

Podobna umowa zostanie podpisana jeszcze z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Łączna wartość kredytu zaciągniętego w obu europejskich bankach wyniesie 220 mln zł.

Zdobyte dzięki kredytowi pieniądze to połowa środków, które są potrzebne do realizacji projektu, dzięki któremu mieszkańcy Krakowa zyskają nową linię tramwajową z ronda Grzegórzeckiego do ul. Golikówka, 24 nowoczesne, niskopodłogowe tramwaje oraz przebudowaną i zmodernizowaną ul. Długą.

Druga połowa środków potrzebnych na realizację projektu będzie pochodzić z unijnych funduszy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W sumie koszt realizacji całego projektu wyniesie ok. 400 mln zł.

Zgodność krakowskiego projektu z unijnymi wymogami, która była niezbędna do uzyskania unijnej dotacji, potwierdzili konsultanci Komisji Europejskiej Jaspers już w grudniu 2009 roku. ■

Krakowskie tramwaje -

Ze względu na wymagania jakie stawiane są komunikacji miejskiej w Krakowie, mające na celu przystosowanie eksploatowanego taboru do potrzeb pasażerów,

Podstawowym krokiem w tej materii była chęć do zwiększenia floty wyposażonej w niską podłogę. Choć Kraków może się pochwalić najnowocześniejszym taborem niskopodłogowym w Polsce, to z całą stanowczością trzeba stwierdzić, że krakowskie MPK nie powiedziało ostatniego słowa w tym przedmiocie. Spośród 514 eksploatowanych w przedsiębiorstwie autobusów, prawie 100 proc. posiada niską podłogę. Są to m.in. nowoczesne autobusy Mercedes Citaro oraz Solaris. Tabor autobusowy wymieniany jest sukcesywnie w miarę posiadanych środków i zapotrzebowania na pracę przewozową w mieście. W ciągu kilku najbliższych miesięcy, wycofanych zostanie z ruchu kilka kolejnych wysłużonych pojazdów z podwyższoną podłogą.

Nieco inaczej sytuacja przedstawia się w trakcji tramwajowej. Na 203 pociągi w ruchu (ok. 420 wagonów) pojazdy niskopodłogowe stanowią obecnie 25 proc. całego taboru. Wynika to m.in. z faktu iż tramwaj jest kilkakrotnie droższy niż autobus. MPK dysponuje obecnie 50 nowoczesnymi niskopodłogowymi wagonami NGT6 zwanymi potocznie Bombardier oraz 7 częściowo niskopodłogowymi, używanymi wagonami N8 sprowadzonymi z Norymbergi. Polityka taborowa w trakcji tramwajowej prowadzona jest na kilku płaszczyznach. Z punktu widzenia przedmiotowego opracowania, interesujące są dwa podstawowe kierunki związane z polityką inwestycyjną firmy.

Cały proces modernizacji polega na rozpięciu wagonu silnikowego i zamontowaniu między pudłami, zakupionego w Autosanie nowego członu niskopodłogowego, który ma ułatwić wsiadanie do tramwaju osobom starszym, niepełnosprawnym oraz matkom z dziecięcymi wózkami.

Chodzi tu o zakupy nowoczesnych pociągów niskopodłogowych oraz o gruntowne modernizacje zakupionych używanych wagonów w Austrii i Niemczech. W przedmiocie nowego taboru planowany jest w związku z toczącym się postępowaniem,

zakup 24 niskopodłogowych wagonów o długości 32 m. Ich dostawcą będzie firma Bombardier.

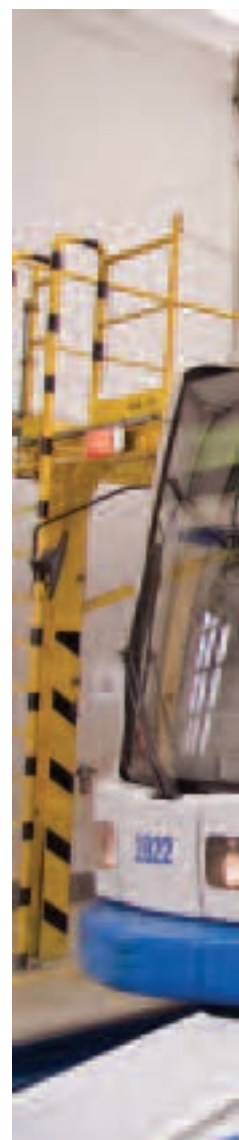
Do roku 2012, MPK S. A w Krakowie powinno mieć w eksploatacji łącznie 137 pojazdów wyposażonych w elementy niskiej podłogi lub całkowicie niskopodłogowych

W zakresie wagonów używanych, w 2009 roku zakupiono w Wiedniu łącznie 26 sztuk silnikowych, przegubowych wagonów E6 o długości 19,7 m oraz 24 przyczepy C6. Wagony te podlegają sukcesywnie zgodnie z planem głębokiej przebudowie od zeszłego roku. Cały proces modernizacji polega na rozpięciu wagonu silnikowego i zamontowaniu między pudłami, zakupionego w Autosanie nowego członu niskopodłogowego, który ma ułatwić wsiadanie do tramwaju osobom starszym, niepełnosprawnym oraz matkom z dziecięcymi wózkami. Z wagonów C6 (przyczep), wykorzystywane są w całym procesie przebudowy liczne zespoły i podzespoły m.in. wózki i przegub oraz części zapasowe niezbędne dla należytego utrzymania wysokiego wskaźnika sprawności taboru w przyszłości. W efekcie powstanie 25 pociągów trójczłonowych EU8N o długości 26 m.

Również w 2009 roku podpisano umowę na zakup 27 sztuk dwukierunkowych, trójczłonowych wagonów GT8S z Dusseldorfu, z czego 75 proc. tych pojazdów sprowadzone będzie w 2010 roku.

– Wagony te poddawane są na bieżąco modernizacji, polegającej na pośrodku przystosowaniu taboru do warunków panujących w komunikacji krakowskiej a docelowo prawdopodobnie jeszcze w tym roku, rozpoczęty zostanie montaż fabrycznie nowych środkowych członów niskopodłogowych, o ile pozwolą na to przedsięwzięcie

Bombardier (pierwszy z lewej) jest w całości niskopodłogowy, EU8N (z prawej) ma element niskiej podłogi



– tylko z niską podłogą

akowie w zakresie komfortu podróży, rozpoczęto intensywne działania kaszera.

MARCIN GAŁAN

środki oraz czas na przeprowadzenie niezbędnych procedur formalnych – wyjaśnia Julian Pilszczek, prezes MPK S.A. w Krakowie.

Łącznie przebudowanych wagonów GT8S, wyposażonych w niską podłogę, będzie w Krakowie 28 sztuk, ponieważ jeden wagon kupiono jesienią ubiegłego roku jako pojazd do celów testowych.

W efekcie wprowadzania do ruchu zmodernizowanych wagonów, wyposażonych w człony niskopodłogowe, rozpoczęty zostanie proces kasacji wysłużonych wagonów GT6 z Norymbergii, E1 z Wiednia oraz polskiej produkcji wagonów 105 N, potocznie nazywanych „akwariami”.

Do roku 2012, MPK S. A w Krakowie powinno mieć w eksploatacji łącznie 137 pojazdów wyposażonych w elementy niskiej podłogi lub całkowicie niskopodłogowych z czego:

- 50 pociągów niskopodłogowych NGT6
- nowe niskopodłogowe pojazdy, o długości 32 metrów wyprodukowane przez Bombardiera
- wagonów EU8N, częściowo niskopodłogowych
- wagonów GT8S, częściowo niskopodłogowych
- wagonów N8, częściowo niskopodłogowych

Zatem odsetek pojazdów mających na celu wzrost komfortu podróży dla pasażerów wyniesie 70 proc.

– W planach przedsiębiorstwa są dalsze działania mające doprowadzić do całkowitego wyeliminowania starego, nieekonomicznego i wysokopodłogowego taboru tramwajowego, ale ze względu na złożoność procedur jest jeszcze za wcześnie aby podawać konkretny termin – podkreśla Julian Pilszczek. ■



Fot. T. Bielecki



Autobusy
MPK S.A.
kursowały bez
problemów
nawet podczas
największych
mrozów

Nawet helikoptery nie wystartowały

Zima już minęła i możemy spokojnie zastanowić się nad jednym z elementów, dzięki któremu mogliśmy zimę przeżyć. Paliwo do autobusów.

MARIAN LESIAK

Prosta rzecz, można je kupić na każdej stacji paliw. Ale czy na pewno. Gdy mrozy ścisnęły Polskę widzieliśmy co działo się z samochodami napędzanymi olejem napędowym. Wiele z nich nie mogło odpalić gdyż paliwo „zamarzło”. Chodzi o tak zwaną temperaturę blokady zimnego filtra paliwa, która przy najlepszych paliwach wynosi około -30°C . A niestety nie zawsze takie paliwo znajduje się na publicznych stacjach paliw o czym świadczą badania różnych organizacji konsumenckich.

Krakowskie MPK od wielu już lat stosuje olej napędowy produkowany przez Orlen, który obecnie nazywa się olej napędowy miejski Standard 25. Jest to olej napędowy lekki, o bardzo wysokiej czystości, z bardzo małą zawartością siarki a jego temperatura blokady zimnego filtra paliwa (czyli zamarzania) wynosi -30°C . I co bardzo ważne, transportem tego paliwa zajmuje się firma Orlen co gwarantuje czystość cystern.

W ten sposób problemy paliwowe w firmie nie istnieją. Co prawda paliwo jest droższe o około 5 groszy na litrze niż paliwo zwykłe (mówimy o cenach hurtowych Orlenu nie na

publicznej stacji paliw) lecz odnosząc to do zmniejszonej awaryjności układów paliwowych oraz zmniejszonej pracochłonności jest to dla firmy opłacalne.

Trzeba powiedzieć, że są firmy szczególnie mniejsze, które jeżdżą na innych paliwach, tak zwanych przejściowych (je-

Jest to olej napędowy lekki, o bardzo wysokiej czystości, z bardzo małą zawartością siarki a jego temperatura blokady zimnego filtra paliwa (czyli zamarzania) wynosi -30°C .

sienno-zimowych), często podejrzanego pochodzenia oczywiście nieco tańszych. Często po tym gorzko płaczą.

Dlatego o tym piszę. Przeczytałem w jednej z gazet informację, że podczas największych mrozów, ze względu na zamarznięcie paliwa nie wystartowały helikoptery pogotowia ratunkowego. Myśmy wystartowali. ■

Słoneczna wiata przy ul. Dietla

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie zastosowało energię słoneczną do oświetlenia przystanków: wiaty przystankowej „Stradom” przy ulicy Dietla oraz dwóch słupków przystankowych na ulicy Piłsudskiego.

GRZEGORZ DYRKACZ

Na początku marca wiata przystankowa Stradom została wyposażona w panel solarny (ogniwo fotowoltaiczne) o mocy nominalnej 70W, specjalnie zaprojektowany sterownik marki Blitzmann oraz dwie baterie o pojemności 18Ah każda. Należy dodać, że system ten jest całkowicie bezobsługowy po odpowiednim ustawieniu. W trakcie dnia ogniwo fotowoltaiczne przejmuje promieniowanie słoneczne docierające do komórek fotowoltaicznych.

Dzięki zastosowanemu odpowiednich ustawień system automatycznie łączy się po zapadnięciu zmroku, oddając zgromadzoną podczas dnia energię elektryczną do zastosowanego oświetlenia LED, umieszczonego w kasetonie znaku przystankowego D-15, w dwóch kasetonach informacyjnych tzw. liniówek oraz w gablocie z rozkładem jazdy. Z kolei system wyłącza się rano, przełączając się na funkcję ładowania akumulatorów. W systemie znajdującym się na przystanku Stradom zastosowano dwie baterie o mocy 18Ah każda. Dzięki temu system zapewnia nieprzerwaną pracę przez 5-9 godzin w zależności od pory roku i temperatury. Biorąc pod uwagę działanie czynników atmosferycznych takich jak temperatura,

wilgotność, itp., należało zadbać o odpowiednie ukrycie poszczególnych składników systemu. Stąd zastosowanie specjalnej skrzynki, w której nie tylko jest umieszczone ogniwo fotowoltaiczne, ale także sterownik, baterie i okablowanie.

Jak to działa

Komórki fotowoltaiczne są wykonane z wysokiej jakości materiałów, gdzie przewodnikiem elektrycznym jest krzem. W wyniku przekształcenia energii słonecznej na energię elektryczną zaczyna płynąć prąd. Prąd dociera do sterownika, który jest „mózgiem” systemu. Sterownik jest bezpośrednio połączony z dwoma bateriami.

Dodatkowo zadbano o ocieplenie baterii, szczególnie biorąc pod uwagę porę zimową.

Obecnie cała instalacja jest w fazie testów i naszych obserwacji. Jeżeli wszystkie testy przejdą pomyślnie, podobne rozwiązania planujemy na innych przystankach. W najbliższym czasie planujemy zastosować podobne rozwiązanie do oświetlenia samej gabloty z informacjami dla pasażerów na nowo postawionych wiatach na przystanku „Pl. Inwalidów” w kierunku Nowego Kleparza. Na koniec należy podkreślić, że całkowity koszt instalacji urządzenia na wiacie przystankowej nie przekracza 2 tys. zł, gdzie koszty przyłącza instalacji elektrycznej wraz ze wszystkimi pozwoleniami, projektami i pracami budowlanymi są na poziomie 10-12 tys. zł. No i jeszcze jedna ważna rzecz – nie płacimy comiesięcznych rachunków za energię. ■

Fot. T. Bielecki



Wiata przy ul. Dietla jest oświetlana dzięki energii słonecznej



Linia 164 jedzie do Bonarki

Autobusy i tramwaje na nowych trasach

Zmiany przebiegu linii komunikacyjnych w Krakowie i aglomeracji, jak w każdym systemie komunikacyjnym, są czymś normalnym i są zazwyczaj konsekwencją nowych inwestycji lub dostosowywania oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb. W ostatnim czasie takich zmian było kilka.

ADRIAN OBUCHOWICZ

Pojechały do Bonarki

Pierwsza z nich wiązała się w wybudowaniem nowego połączenia jakim jest ul. Puskarska (czytaj wybudowanie Centrum Handlowego Bonarka). W związku z nową inwestycją zmieniła trasę linia 164, która tym samym zapewniła dojazd do centrum handlowego które stało się dużym generatorem ruchu w tym rejonie. Dodatkowo zmieniła trasę linia 103 która obecnie zjeżdża z ul. Kamieńskiego na wewnętrzny układ drogowy i obsługuje jeden przystanek. O ile pierwsza zmiana daje wyraźną poprawę dojazdu i dojazdu poprzez skrócenie dojeżdż o kilkaset metrów to ta z linią 103 jest moim zdaniem zupełnie zbędna. Odległość pomiędzy dotychczasowym i nowym dodatkowym przystankiem to ok. 100 metrów i biorąc pod uwagę konieczność zjechania z głównej trasy i przejazd przez trzy ronda to zysk czasowy dla pasażerów korzystających z tego przystanku jest żaden, a dla wszystkich pozostałych jadących dalej jest tylko niepotrzebnym wydłużeniem czasu przejazdu.

Misz masz na linii 502

Kolejną zmianą i zarazem pierwszą w roku 2010 jest zmiana tras linii 502 oraz 304 i następnie uruchomienie linii 522.

Ta zmiana i związane z nią awantury prasowe i medialne są znane chyba większości mieszkańców nawet jeśli nie korzystają z tych linii. Nagonka prasowa doprowadziła do wprowadzenia kolejnych zmian i uruchomienia dodatkowej linii. Wszystko z powodu „ogromnych przepełnień w autobusach i niemożności wejścia do pojazdów”. Jak jednak pokazały filmy wykonane przez pracowników ZIKiTu na przystanku „Prokocim Szpital” w obecności dziennikarzy owe przepełnienia na linii 304 i 522 to maksymalnie 60% napełnienia autobusów w godzinach szczytu porannego! Takiego komfortu w najgorszych godzinach wielu może im tylko pozazdrościć. Ale niezadowolenie wcale nie cichnie, i dalej trwają starania o przywrócenie starych tras linii 502 (304 od 6 kwietnia wraca na swoją poprzednią trasę). Po ostatnim Forum Mobilności, na którym mieszkańcy Dzielnicy XII przedstawili inną koncepcję rozwiązań komunikacyjnych na terenie swojej dzielnicy, dyskusje będą trwały nadal i z całą pewnością zawsze pozostanie grupa osób niezadowolonych, a jak powszechnie wiadomo tylko oni protestują głośno. Póki co zamieszanie trwa i nie ma idealnego rozwiązania ani dla mieszkańców ani dla organizatora transportu, a jak się to zakończy to chyba nikt jeszcze nie wie.

Mapa komunikacji tramwajowej
po rozpoczęciu prac w ul. Długiej
i skrzyżowaniu ul. Długiej z Basztową,
związanych z projektem unijnym:

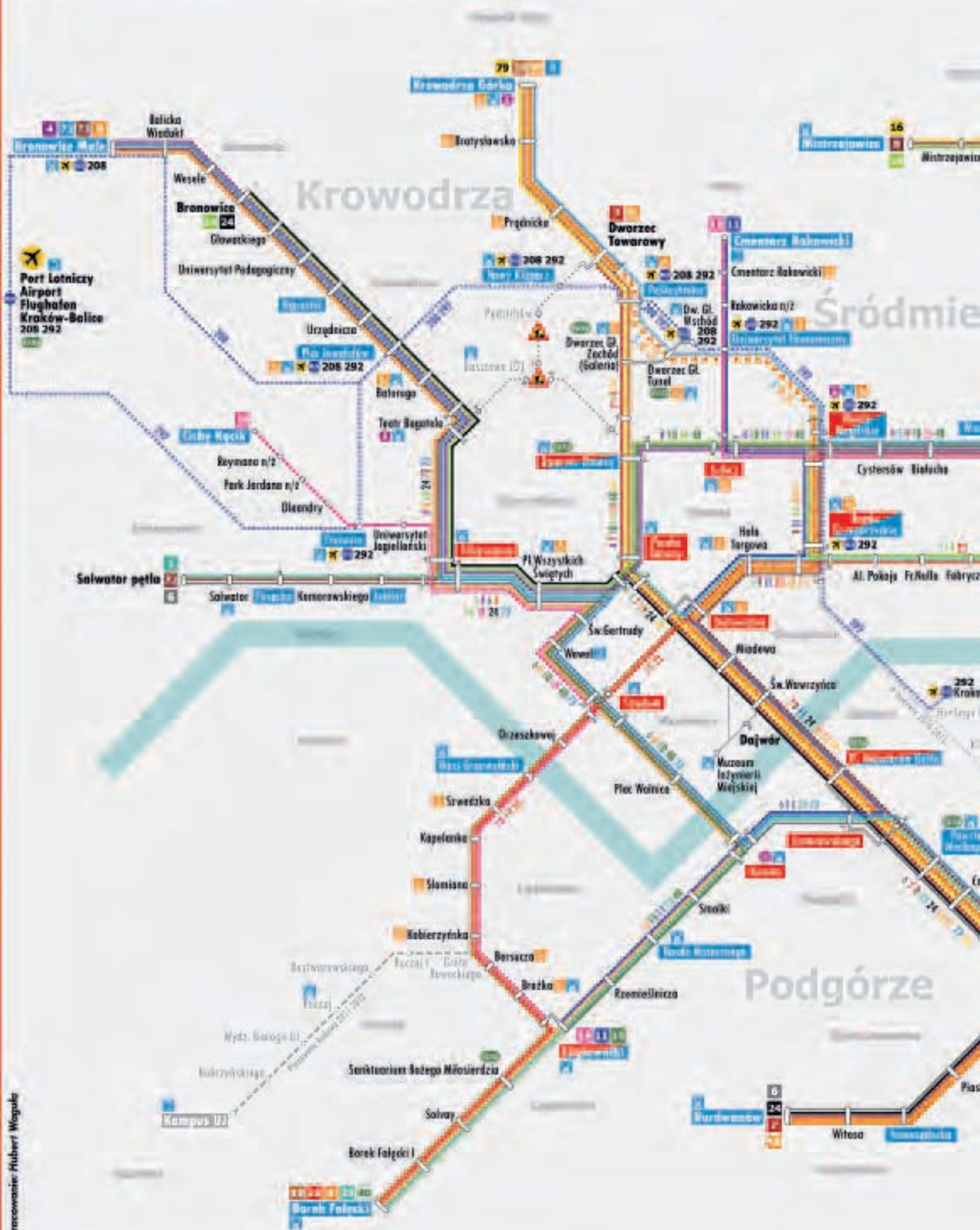
**Zintegrowany transport publiczny
w aglomeracji krakowskiej – etap II**

Program Operacyjny
Infrastruktura i Środowisko



PLAN KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ KRAKOWA

Cracow tramlink network map Straßenbahn-Netz Krakau





Legenda Legend/Legende

- Węzeł przesiadkowy tramwajowy
Tram major transfer stop
Straßenbahn Hauptumsteigehaltestelle
- Węzeł przesiadkowy autobusowy
Bus major transfer stop
Bus Hauptumsteigehaltestelle
- Linia autobusowa na lotnisko
Bus route to the Airport
Bus-Anbindung zum Flughafen
- Przystanek jednokierunkowy
Tram stop in direction shown
Halt nur in Pfeilrichtung
- Dworzec (przystanek) kolejowy
Railway station / Bahnhof (Haltepunkt)
- Przystanek
Tram stop / Haltestelle
- Linia w budowie
Line under construction / Strecke im Bau
- Linia projektowana
Line planned / Strecke geplant
- Przystanek końcowy
End station / Endhaltestelle
- Automat biletowy
Krakowskiej Karty Miejskiej (KKM)
Ticket machine (KKM) / Fahrkartenzusatz (KKM)
- Automat biletowy
Ticket machine / Fahrkartenzusatz
- Punkty informacji i sprzedaży biletów
Information and tickets / Information und Fahrkarten

Linie Lines/Linien

- 1 Salwator ↔ Wzgórze Krzesławickie
- 2 Bronowice Małe ↔ Wzgórze Krzesławickie
- 3 Krowczyńska Góra ↔ Wzgórze Krzesławickie
- 4 Kurwanów ↔ Salwator
- 5 Dworzec Towarowy ↔ Kurwanów
- 6 Borek Fałęcki ↔ Bronowice Nowe
- 7 Bieżanów Nowy ↔ Mistrzajowice
- 8 Os. Piastów ↔ Lagiewniki / Borek Fałęcki
- 9 Cmentarz Rakowicki ↔ Lagiewniki
- 10 Bronowice ↔ Mistrzajowice
- 11 Cmentarz Rakowicki ↔ Płaszów
- 16 Mistrzajowice ↔ Walcownia
- 17 Os. Piastów ↔ Kopiec Wandy pętla / Walcownia
- 18 Cichy Kątek ↔ Lagiewniki
- 19 Borek Fałęcki ↔ Krowczyńska Góra
- 20 Os. Piastów ↔ Płaszów
- 21 Borek Fałęcki ↔ Walcownia
- 22 Bieżanów Nowy ↔ Borek Fałęcki
- 24 Bronowice ↔ Kurwanów
- 25 Kurwanów ↔ Krowczyńska Góra (KST)
- 26 Bieżanów Nowy ↔ Dworzec Towarowy (KST)
- 27 Bronowice Małe ↔ Salwator
- 28 Bieżanów Nowy ↔ Bronowice Małe
- 29 Bieżanów Nowy ↔ Krowczyńska Góra

KST - Linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju





W tym roku wprowadzone były jeszcze dwie inne zmiany a mianowicie skrócenie części kursów linii 14 do Dąbia i oznaczenie ich numerem 41, oraz zmiana przebiegu linii 133 przez osiedle Kurdwanów. Autobusy kursują obecnie przez ul. Wystouchów i Bojki a więc ulicami dotychczas nieobsługiwanymi przez komunikację zbiorową. Ta zmiana wymagała likwidacji progów zwalniających w ciągu tych ulic co również powoduje głośnie protestów. Ponieważ ta sprawa jest jeszcze bardzo „świeża” trudno przewidzieć czy te głośnie urosną w siłę i spowodują kolejne zmiany. ■

502 od stycznia przestało kursować do Biezanowa

Remonty wokół I obwodnicy

Obecny rok jest pełen zapowiedzianych remontów, które spowodują spore zamieszanie w komunikacji tramwajowej. Remontowane będą bowiem ważne ciągi w centrum Krakowa.

ADRIAN OBUCHOWICZ

Pierwszy remont już się rozpoczął na ul. Długiej. To jednak dopiero pierwszy etap. W kolejnym już w kwietniu nastąpi całkowite zamknięcie dla ruchu tramwajowego ul. Basztowej – remontowane będzie bowiem skrzyżowanie ul. Długiej i Basztowej. Ten etap trwać będzie ok. 6 tygodni. Kolejne zmiany zostaną wprowadzone już w czerwcu po drugiej stronie Rynku, a mianowicie rozpocznie się remont ul. Franciszkańskiej i Dominikańskiej. Jednak zasięg tego remontu będzie obejmował również zamknięcie skrzyżowania pod Filharmonią oraz Dominikańskiej i św. Gertrudy. Zakończenie prac jest przewidywane na koniec wakacji, jednak jeszcze w czasie wakacji oprócz tych zamknięć możliwe są remonty rozjazdów pod Bagatelą – te mogłyby być wykonane przy okazji zamknięć na Basztowej i pod Filharmonią, oraz wymiana tukiów w ciągu ul. Wielickiej na wysokości Cmentarza Podgórskiego.

Trzeba przyznać, że zakres przewidzianych remontów na ten rok jest bardzo duży zwłaszcza pod względem utrudnień dla ruchu. Dodatkowo oprócz remontów pamiętajmy, że trwa budowa nowej linii tramwajowej na Golikówkę oraz estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich co zwłaszcza w perspektywie zamknięcia ul. Wielickiej jest ogromnym utrudnieniem.

Potrzeby przeprowadzenia remontów i nowych inwestycji nikt chyba nie kwestionuje i należy się wręcz z tego cieszyć. Jednak skumulowanie w jednym roku tylu kluczowych zamknięć z pewnością znajdzie swoje odbicie w ograniczeniach w ruchu oraz korkach czego będziemy doświadczać my wszyscy korzystający z komunikacji zbiorowej, ale również, a może przede wszystkim komunikacji indywidualnej. Mam nadzieję, że wzorem ubiegłych lat i remontów komunikacja zbiorowa uzyska specjalne uprzywilejowanie w ruchu właśnie kosztem pojazdów indywidualnych. ■

Remont nie ominie w tym roku ul. Dominikańskiej



O ostatniej jeździe tramwajem

Rozmawiamy z Władysławem Urantem, który 10 lat temu jako pierwszy motorniczy w Krakowie poprowadził nowoczesnego Bombardiera.

Marek Gancarczyk: Ostatni raz przed przejściem na emeryturę przyszedł Pan do pracy 16 lutego. Jakim tramwajem Pan woził pasażerów?

Władysław Urant: Dostałem tramwaj Bombardiera nr 2014, czyli ostatni tramwaj z pierwszej serii tych wagonów jakie przyszły do Krakowa.

MG: A na jaką linię Pana wysłali?

WU: Na linię nr 51. Nie ukrywam, że ucieszyłem się z tego. 10 lat temu, kiedy pierwszy raz jechałem tramwajem Bombardiera obsługiwałem linię nr 36, której teraz już nie ma. Łączyła ona Prokocim z Salwatorem. Linia 51, na której jeździłem podczas ostatniego dnia mojej pracy w MPK, też kursuje do Prokocimia. Tak więc zacząłem jazdę Bombardierem w Prokocimiu i tam też ją zakończyłem.

MG: Jakoś szczególnie się Panu jeździło w tym ostatnim dniu?

WU: Byłem strasznie zestresowany. Bardzo mi zależało, żeby mi się nic złego nie przydarzyło w tym dniu. Ale wszystko skończyło się szczęśliwie.

MG: Pożegnał się Pan z tramwajem?

WU: Po skończeniu pracy zrobiłem sobie zdjęcie a na koniec ucałowałem tramwaj z każdej strony.

MG: Będzie Pan tęsknił za pracą, za tramwajami?

WU: Czy będę tęsknił? Chyba nie. W MPK jako motorniczy przepracowałem 34 lata. W sumie, dodając do tego moje wcześniejsze zajęcia to tych lat pracy mam 40. To wystarczająco dużo. Nie przewiduję, że bym jeszcze kiedyś wrócił do jazdy tramwajem.

MG: Wróćmy do początków Pana pracy w MPK. Zanim w Krakowie pojawiły się Bombardieri, jaki tramwajami Pan jeździł?

WU: Na początku prowadziłem wagony typu N. Potem przyszły 105-tki i nimi jeździłem najczęściej.

MG: A potem przesiadł się Pan do Bombardiera. Była różnica w jeździe?

WU: Nie ma nawet co porównywać Bombardiera ze starszymi typami wago-

nów. Nowe tramwaje są bardzo wygodne no i co najważniejsze bezawaryjne. Ja od listopada 2008 roku do ostatniego

Nie przewiduję, żebym jeszcze kiedyś wrócił do jazdy tramwajem.

dnia mojej pracy nie miałem ani jednej awarii.

MG: Czy czegoś jeszcze w tych wagonach brakuje, żeby jeździło się nim jeszcze wygodniej?

WU: Tramwaj jest tak wygodny, że nic nie przychodzi mi do głowy, co jeszcze można byłoby w nim zmienić?

MG: Skoro nie będzie Pan jeździł tramwajami, to co Pan będzie robił na emeryturze?

WU: Przechodząc na emeryturę opuszczę Kraków. Wyprowadzam się do rodzinnej miejscowości, do Ochodzy. Tam będę spędzał czas robiąc coś koło domu i bawiąc wnuczkę. ■

Fot. T. Bielecki



Władysław Urant w lutym 2010 roku po raz ostatni woził pasażerów tramwajem

Rozpoczynamy cykl artykułów poświęconych historii krakowskiej komunikacji. Okazja jest, bo w tym roku ta komunikacja świętuje już 135 lat istnienia. W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” zamieszczamy pierwszy z czterech odcinków historii komunikacji miejskiej, której sukcesorem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Piszemy również o zajezdni autobusowej w Bieńczycach, która świętuje w tym roku 40 lat swojego funkcjonowania. W następnym numerze zamieścimy kolejny odcinek historii Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

135 lat tradycji w komunikacji miejskiej 1875-2010

Świętujemy 135 lat

W 2010 r. mija 135 rocznica działalności regularnej komunikacji miejskiej w Krakowie. Kontynuatorem tej 135 letniej tradycji jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.

ANNA ROBAK

Dla uczczenia tak znaczącej rocznicy Prezydent Miasta Krakowa i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie pragną zorganizować uroczystości jubileuszowe, które odbędą się w dniach 17 i 18 czerwca 2010 r. Główne uroczystości jubileuszowe odbędą się w dniu 17 czerwca w Teatrze im. J. Słowackiego. W drugim dniu obchodów, tj. 18 czerwca 2010 r. w Muzeum Inżynierii Miejskiej odbędzie się Konferencja pt. „Niepełnosprawni w komunikacji miejskiej.

To nie jedyna okazja do świętowania. W 2010 r. obchodzić będziemy również:

- 30 lecie istnienia obiektu na Woli Duchackiej.
- 40 lecie istnienia obiektu w Bieńczycach, w którym obecnie mieści się Zajezdnia Autobusowa oraz Stacja Obsługi Autobusów.
- 45 lecie istnienia obiektu w Nowej Hucie, w którym obecnie mieści się Zajezdnia Tramwajowa oraz Stacja Obsługi Tramwajów.

Wszystkie te jubileusze zostaną uczczone razem, podczas wspólnych uroczystości zorganizowanych w czerwcu 2010 r. O przebiegu przygotowań do obchodów tych uroczystości będziemy informować w kolejnych numerach. ■

Wio koniku, czyli początki komunikacji miejskiej w Krakowie

Wzrost liczby mieszkańców i zwiększenie ich dochodów wzbudził zainteresowanie Krakowem osób pragnących inwestować w nowy sposób transportu – drogę żelazną konną.

JACEK KOŁODZIEJ

Tramwaj konny, w momencie powstania propozycji jego budowy w Krakowie był niewątpliwie nowością, na które mogło pozwolić sobie tylko zaможne i rozwijające się miasto. Jego powstanie mogło przynieść stosowne dochody inicjatorowi, co przyczyniłoby się do napływu kolejnych nowych pracowników, ale także mogło przynieść wymarzony prestiż, którego tak bardzo pragnął nieco zapomniany Kraków.

Rozmowy z inicjatorami – prywatnymi przedsiębiorcami – na temat budowy tramwaju konnego podjęto jeszcze w czasie trwania eksploatacji omnibusów. Jednym z pierwszych przedsięwzięć, które zgłosiły chęć budowy drogi żelaznej na ulicach Krakowa było angielskie towarzystwo tramwajowe „The British and Foreign Tramways Company”, które swoją gotowość zgłosiło Gminie Kraków jesienią 1871 roku. Nie przygotowano jeszcze odpowiedzi na zgłoszenie chęci budowy a już w styczniu następnego roku wpłynęła kolejna, tym razem krakowska oferta hrabiego Mycielskiego na budowę podobnego urządzenia. Miejscowy inwestor, być może liczący na przychylność członków Rady, budowę tramwaju uzależnił od spełnienia jego mocno wygórowanych warunków. Udzielenie koncesji na 90 lat, dowolny wybór przebiegu budowanej trasy oraz zwolnienie od podatków gminnych spowodowały, że Rada utworzyła specjalną komisję, której zadaniem było rozpoznanie możliwości powstania i warunków na jakich Gmina mogłaby udzielić pozwolenia na kursowanie pojazdów szynowych w centrum miasta. Małe i nie najlepiej wspomniane doświadczenie z kursowania omnibusów konnych budziło zrozumiałe obawy przed czymś zupełnie nowym, ingerującym znacząco w istniejące ulice. Zebranie informacji o praktykach stosowanych wobec podobnych rozwiązań transportowych stosowanych już z powodzeniem w Warszawie i Wiedniu wydawało się konieczne. W rezultacie rozpoznania istniejących warunków in-

nych miast zadaniem komisji było ostateczne rozpatrzenie obu złożonych wniosków.

Kilka lat później pomysł budowy tramwaju konnego powrócił na уста mieszkańców. Z początkiem 1875 roku „Agence des capitalistes et des proprietaires” z Brukseli przesłała władzom Miasta swoją propozycję wraz z ogólnikowymi warunkami budowy lecz te, według większości Radnych Krakowa, mogły służyć w dalszych negocjacjach jako ich podstawa. Głównym warunkiem przedstawionym przez Gminę niezbędnym do rozpoczęcia rozmów było podanie przez inwestora przebiegu przyszłej drogi żelaznej. Równocześnie o ponownym wznowieniu rozmów na temat budowy, pragnąc polepszyć sobie warunki negocjacji, powiadomiono wszystkich zgłoszonych wcześniej, a wyrażających chęć przystąpienia do budowy. Po dłuższym milczeniu zarówno hr. Mycielski jak i angielskie towarzystwo oficjalnie odstąpili od starania się o koncesję na budowę. Towarzystwo z Brukseli z powodu nieznamomości warunków miejscowych poprosiło o podanie bliższych informacji na temat rozmieszczenia i liczebności ludności, powierzchni, połączeń kolejowych i rozmieszczenia zakładów przemysłowych. Na tym sprawa ponownie została zakończona.

Kolejny raz sprawę budowy drogi żelaznej zgłosił adwokat ze Lwowa zgłaszając w lutym 1879 roku jako pełnomocnik „Societa Triestine Tramway” wnioski o przyznanie koncesji, podając szczegółowe warunki. Gmina Kraków, według propozycji, miała udzielić koncesji na 75 lat oraz zwolnić Towarzystwo od płacenia lokalnych podatków. Szczegółowo określono przebieg potencjalnie budowanej linii wraz z zaznaczeniem przystanków, określono ceny biletów zarówno w klasie pierwszej jak i drugiej. W zamian Gmina miała bezpłatnie przyznać teren pod budowę remizy i stajni a także utrzymywać w porządku ulice, którymi miała biec droga żelazna – jednym słowem Gmina miała wziąć na siebie obowiązek usuwania nieczystości, które, rzecz normalna, występują podczas eksploatacji pojazdu prowadzonego przez konie. Komisja, która rozpatrywała powyższe podanie w zasadzie zgodziła się na budowę drogi żelaznej konnej przez przedsiębiorstwo z Triestu, ale koncesja miała być przyznana na nie więcej niż 45 lat. Utrzymywanie ulic w czystości zanieczyszczanych przez tramwaj konny leżeć miało w gestii firmy.

W następnym, 1880 roku Gmina otrzymała kolejne propozycje budowy tramwaju. Proponowano w nich różne terminy koncesji, przebiegu linii, a także różną wysokość kaucji jaka miałaby być wpłacona przez budowniczego do kasy miejskiej jako gwarancja prowadzenia ruchu tramwajów.

Dostrzeżono i publicznie przedstawiono pozytywne strony wprowadzenia komunikacji publicznej, choć nie wszystkim zamiar budowy linii tramwajowej przypadł do gustu. Wyrażali oni swoje niezadowolenie nie tylko w prywatnych rozmowach,

Tramwaj konny na Rynku Głównym Krakowa

Fot. I. Krieger



ale także głosząc publicznie wyrazy oburzenia. „Czas” z dnia 25 sierpnia 1881 roku donosił: „nie wiemy, kto powziął myśl tramwaju w Krakowie, ale za zupełnie szczęśliwą uważać jej nie możemy, jednak jeszcze więcej dziwimy się przedsiębiorcom, którym się ona uśmiecha. Tramwaj przerzynający ulice starego Krakowa ma dla nas, przynajmniej, coś może niewytłumaczalnego, ale antypatycznego. Ale mniejsza o to osobiste uczucie, gdybyśmy mogli być przekonani, że będzie użyteczny i że się utrzyma. Jeżeli zaś omnibusy nie robią świetnych interesów, stopniowo znikają z horyzontu krakowskiego i topnieją, to jakże tramwaje mogą się powieść? A tymczasem poprzeryniają paskudnymi szynami poważne, zdziwione i obrażone ulice grodu Piastów i Jagiellonów, utrudniają jazdę powozami, uczynią ją nieprzyjemną i w końcu, zdaje się nam, że zrobią fiasko”.

Dysputy i rozważania nad uruchomieniem tramwaju konnego na ulicach Krakowa trwały w różnego rodzaju komisjach i poważnych środowiskach krakowian długo, by wreszcie latem 1881 roku stać się tematem obrad Rady Miejskiej. W wyniku burzliwej narady wybrano tylko dwóch oferentów spośród wielu przedłożonych w ostatnim czasie propozycji. Według rajców, firmy: „Przedsiębiorstwo Drogi Żelaznej Konnej w Trieście, Linciu i we Lwowie” oraz „Belgijskie Towarzystwo Kolei Lokalnych” („Compagnie Generale des Chemins de Fer Secondaires”) reprezentujące Bank Belgijski przedstawiły najpoważniejsze oferty i mogły być rozpatrywane przy ostatecznym wyborze.

Rada Miasta udzieliła koncesji na prowadzenie ruchu tramwaju konnego Towarzystwu Belgijskiemu. Stosowną uchwałę podpisaną 25 listopada 1881 roku Gmina Miasta Krakowa zawarła z Bankiem Belgijskim (Banque de Belgique) z siedzibą w Brukseli na „urządzenie i utrzymanie ruchu konnej kolei żelaznej zwanej tramwajem” na 45 lat do dnia 31 grudnia 1927 roku. Gmina nie żądała od kompanii żadnych opłat czynszowych za używanie ulic, bowiem budowany tramwaj miał na celu wygodę i dobro mieszkańców szacownego miasta. Jedyłą opłatą, jaką miała płacić Spółka była stawka roczna w wysokości 15 centów za 1 metr bieżący toru pojedynczego. Uzyskane w ten sposób pieniądze miały być przeznaczone na utrzymanie ulicznego bruku w miejscach gdzie przebiegać miał tramwaj.

Wybór trasy jaką przebiegać miała linia tramwaju nie był przypadkowa. Wyznaczone do budowy ulice tworzyły niemal główną oś miasta, którą codziennie poruszało się wielu mieszkańców a także przyjezdnych przyjeżdżających do Krakowa. Nowy sposób przemieszczania się połączył nie tylko newralgiczne punkty miasta, ale także dzielnice o różnym charakterze.

Przyjęta w umowie trasa linii tramwaju konnego pokrywała się niemal na całej swej długości z dawną linią omnibusu, który zniknął ostatecznie z ulic miasta. W umowie zastrzeżono, że przeznaczeniem drogi żelaznej konnej jest przewóz osób. Wożenie towarów nie zostało zakazane, lecz w przypadku rozpoczęcia takiego transportu należało sporządzić i podpisać stosowną umowę. Budowana droga żelazna miała być jednotorowa o szerokości toru wynoszącej 900 mm. W miejscach, w których szerokość ulic na to pozwala miały być wybudowane tory podwójne w celu umożliwienia mijania się wagonów, a do budowy torowiska dopuszczono wyłącznie podkłady dębowe. Poziom toru i wybrukowanej przestrzeni pomiędzy szynami nie mógł być wyższy niż 6 cm od powierzchni ulicy.

Wiosną 1882 roku przystąpiono do prac przygotowawczych do budowy. Na ulicach, którymi niebawem miał poruszać się tramwaj należało położyć rury gazowe, wykopać i wybudować kanały. Do Magistratu napływały liczne skargi mieszkańców, głównie właścicieli realności położonych przy ulicach, na których niebawem miały być ułożone szyny. La-

ment dotyczył dosłownie wszystkiego co w przyszłości mogło się wiązać z ruchem wagonów po ulicach. Apele o spokój i rozwagę były tłumione makabrycznymi wizjami niektórych dziennikarzy opisujących mające nastąpić wypadki i kolizje

Budowę kolei konnej rozpoczęto we wtorek 28 sierpnia 1882 roku kładąc szyny na ul. Grodzkiej i w Rynku Głównym. Prace prowadzone były w bardzo szybkim tempie. Już we wrześniu cała ulica Floriańska otrzymała nową nawierzchnię i szyny, a dzienniki donosiły o próbnym jeździe wagoników na wybudowanym już torowisku, które z dużym zainteresowaniem obserwowali licznie gromadzący się mieszkańcy. 31 października 1882 roku o godzinie 10 rano sprzed ratusza miejskiego dwoma udekorowanymi wagonami Prezydent Miasta wraz z całym Zarządem i licznie zgromadzonymi zaproszonymi gośćmi ruszyli w pierwszą podróż tramwajem konnym. Pierwszy kurs odbył się do dworca kolei by stamtąd przemierzając całą linię przejechać do mostu Podgórskiego na Wiśle. Zwiedzono także budynki tramwaju konnego powstałe przy ul. Gazowej: wozownię, stajnię dla zdrowych i chorych koni, kuźnię oraz inne obiekty „porządnie i wygodnie urządzone” mające służyć obsłudze wagonów i prowadzących je koni. [Czas nr 250, 1.11.1882]

Małe i nie najlepiej wspomiane doświadczenie z kursowania omnibusów konnych budziło zrozumiałe obawy przed czymś zupełnie nowym, ingerującym znacząco w istniejące ulice.

13 marca 1883 roku Bank Belgijski odstąpił swoje wszelkie prawa na rzecz Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austriackie Krakowa i przedłużeń” (Tramways Autrichiennes Cracovie et Extensions). Tym samym nowy właściciel tramwaju konnego przejął prawa i obowiązki wynikające z kontraktu zawartego z Gminą Miasta Krakowa w 1881 roku na prowadzenie i utrzymanie kolei konnej w Krakowie. Zatwierdzenie zmiany własnościowej przez drugą stronę kontraktu – Gminę – trwało blisko dwa lata. W wyniku przeprowadzonych zmian zmieniły się władze Towarzystwa. Na czele przedsiębiorstwa stanął Leopold Mussil.

W 1896 roku park wagonowy Towarzystwa Tramwajowego liczył 32 sztuki: 16 letnich i 16 zimowych tramwajów, które zapewniały pełną obsługę obu linii w zależności od pory roku i warunków atmosferycznych. Obsługa każdego z pojazdów wymagała dwuosobowej załogi składającej się z woźnicy i konduktora. Łącznie zatrudniano 36 załóg pozwalających na pełną obsadę pociągów, których kursowanie kończyło się o 23-ej. O trudach pracy publicznie nie wypowiadano się, ale z późniejszych przekazów wiemy, że służba przy tramwajach była niezwykle trudna i wymagała od zatrudnionych osób dobrego zdrowia i kondycji. Pomosty, z uwagi na potrzebę kierowania końmi były otwarte, i nie chroniły przed opadami deszczu czy śniegu. Wagony, nawet zimowe zamknięte pojazdy, nie posiadały ogrzewania. Zadaniem konduktora była nie tylko sprzedaż biletów, ale czuwanie nad bezpieczeństwem przejazdu i pomoc przy wsiadaniu wymagającym tego pasażerom. Tylko co 19 dzień był dniem wolnym od pracy.

Wprowadzenie szynowego tramwaju konnego jako środka transportu publicznego okazało się potrzebne i pożyteczne. Zdał on swój egzamin. Wymownie świadczy o tym ilość przewiezionych pasażerów rozwijającego się miasta. Tramwaj w mieście spotkał się z pozytywnym przyjęciem przez mieszkańców. Jednak wkrótce okazało się, że ten środek lokomocji jest niewystarczający i w najbliższym czasie nie zdoła sprostać wzrastającym potrzebom miasta w zakresie komunikacji. ■

Zajezdnia autobusowa
kiedyś

Historia zajezdni Bieńczyce

Impulsem do powstania Zajezdni Autobusowej przy ulicy Kornela Makuszyńskiego 34, była uchwała Rady Narodowej Miasta Krakowa z 19 czerwca 1964 roku, w której podjęto decyzję o powstaniu zajezdni. Projekt budowy przewidywał obsługę 150 autobusów i zatrudnienie 259 pracowników. Budowę rozpoczęto w 1966 roku, a zakończono w 1970 roku.

KAZIMIERZ FUDALA

Zajezdnia zaczęła swoją działalność 13 czerwca 1970 roku. W ciągu dnia do zajezdni przeprowadzili się pracownicy, a o godzinie 21:30 wjechały pierwsze autobusy, które zakończyły pracę na linii. W schemacie organizacyjnym Bieńczyce zostały nazwane oddziałem. Pierwszym kierownikiem Oddziału Bieńczyce został Marian Lesiak i Andrzej Deryło. W nowo utworzonej jednostce znajdowały się wówczas 134 autobusy. 9 czerwca 1971 roku został uruchomiony Ośrodek Zawodowego Szkolenia Kierowców. W 1973 roku, w wyniku wcześniejszych działań, włączono do zajezdni przylegające do niej tereny. Rozpoczęto również pierwszą modernizację obiektu. Wykonano dodatkowe miejsca postojowe, zmodernizowano myjnię nadwoziowni, zastosowano nowe podnośniki kanałowe oraz zwiększono ilość dystrybutorów na stacji paliw. Równocześnie w tym roku stanowisko diagnostyczne uzyskało uprawnienia do badań technicznych autobusów. Wszystkie te działania pozwoliły na zwiększenie pojemności zajezdni, co umożliwiało przyjęcie nawet do 300 autobusów.

W kolejnych latach ilość obsługiwanego taboru systematycznie rosła, by w 1977 roku osiągnąć maksymalną ilość 266 szt. Cały czas w zajezdni tętniło życie zmieniając wygląd obiektu i poprawiając warunki pracy załogi. Zmieniały się schematy organizacyjne, zmieniła się także kadra kierownicza. Przez

Wysłuzoną stację paliw zastąpiono nowoczesną w pełni zautomatyzowaną stacją. Systematycznie poprawiały się warunki pracy.

kolejne lata obiektem kierowali Henryk Albrecht, Władysław Marczewski, Stefan Tęczyński, Janusz Kucharski. W 1978 roku kierownictwo Wydziału Bieńczyce objął Leszek Rumian, który był jednym z najdłużej urzędujących kierowników w Bieńczycach. Stan inwentarza, nad którym powierzono mu opiekę li-



Obecny widok na nowoczesną stację paliw w zajezdni autobusowej Bieńczyce

czył 256 szt. autobusów, obsługujących 46 linii. Stan osobowy liczył 1092 pracowników. W 1979 roku oddano do użytku nową dyspozytornię. W tym czasie w Krakowie oddano do użytku kolejne zajezdnie autobusowe, które systematycznie przejmowały tabor i pracowników z Bieńczyce, zmniejszając obciążenie tej zajezdni.

W 1990 roku nastąpiły duże zmiany organizacyjne w MPK Kraków i tym samym w Bieńczycach. Na bazie nowej organizacji pracy zostało rozdzielone zaplecze od kierowców. Powstała wtedy Stacja Obsługi Autobusów, która zajęła się przygotowaniem taboru do ruchu oraz Zajezdnia Autobusowa, która przejęła kierowców i służby planowania. Kierownikiem Stacji Obsługi Autobusów pozostał dotychczasowy kierownik Leszek Rumian, a na stanowisko kierownika Zajezdni Autobusowej został powołany Andrzej Całus.

W kolejnych latach Bieńczyce w dalszym ciągu się rozwijały, modernizowano poszczególne obiekty, hale naprawcze, za-

montowano nową myjnię autobusów. Rozpoczęto komputeryzację całego obiektu oraz wprowadzono nowe rozwiązania informatyczne. Wysłużoną stację paliw zastąpiono nowoczesną w pełni zautomatyzowaną stacją, systematycznie poprawiały się warunki pracy. Zainstalowano telewizję dozorową, wspomagającą pracę portierów. W dalszym ciągu zmieniał się tabor na bardziej nowoczesny. Wysłużone Jelcze zastąpiono nowoczesnymi autobusami, zwracając przy tym baczną uwagę na ochronę środowiska. W autobusach zaczęto stosować nowoczesne silniki, spełniające normę euro. Do obsługi wprowadzono nowoczesny sprzęt diagnostyczny. W 1998 roku Bieńczyce przejęły część autobusów i pracowników po zlikwidowanej zajezdni w Czyżynach. W 1997 roku na zasłużoną emeryturę przeszedł długoletni kierownik Bieńczyce Leszek Rumian. Kierownictwo stacji objął Bogusław Pozłutko, następnie Andrzej Kaczmarczyk, a obecnie stacją kieruje Kazimierz Fudala. W kierownictwie zajezdni także nastąpiły zmiany. W 2007 roku kierownikiem zajezdni został Janusz Korzonek, a obecnie zajezdnią kieruje Jerzy Siuta.

Obecnie Stacja Obsługi Autobusów i Zajezdnia Bieńczyce obsługuje 165 autobusów. Na linie kieruje 147 pojazdów obsługując w ten sposób 69 linii, w tym 5 linii nocnych. Łączne zatrudnienie wynosi 450 pracowników. ■

Kalendarium

4 grudnia 2009 r.

15:51 Na ul. Lubicz doszło do wypadku śmiertelnego. Mężczyzna w średnim wieku skoczył z wiaduktu pod nadjeżdżający tramwaj. Świadkiem zdarzenia był motorniczy z tramwaju linii 14. Brak przejazdu w obydwu kierunkach. Tramwaje pokierowano na trasy objazdowe. Ruch został wznowiony po 2 godzinach 28 minutach.



30 grudnia 2009 r.

4:46 Rondo Mogiłskie w kierunku Bieżanowa Nowego wykojenie na zwrotnicy tramwaju linii 9. Uruchomiono komunikację autobusową zastępczą na trasie Rondo Czyżyńskie – Rondo Mogiłskie. Ruch przywrócono o godz. 5:20.

2 stycznia 2010 r.

Na polecenie ZIKiT-u uruchomiono nową linię 41 kursującą na trasie Bronowice – Dąbie kosztem zmniejszenia częstotli-

wości kursowania linii 14. Również w tym samym dniu została skrócona trasa autobusu linii 502 do przystanku Cracovia. Po interwencjach pasażerów i burzy w mediach w dniu 11 stycznia została uruchomiona nowa linia 522 kursująca w dni powszednie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasie Plac Centralny – Bieżanów Nowy.

6 stycznia 2010 r.

13:40 Zerwanie sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu ulic Ujastek i Mrozowa przez samochód ciężarowy. Na miejsce wezwano policję oraz pogotowie sieciowe. Tramwaje stojące w zatrzymaniu; 4, 17, 22 oraz dwie 16-tki zostały wycofane przez dźwиг tramwajowy. Uruchomiono komunikację zastępczą autobusową na trasie Kombinat – Wzgórza Krzesławickie oraz Kombinat – Walcownia. Tramwaje skierowano na trasy objazdowe. Ruch został wznowiony o godz. 19:00.

5 lutego 2010 r.

4:34 W tramwaju linii 14 na ul. Dunikowskiego doszło do złamania pantografu z powodu uszkodzonej sieci trakcyjnej. Tramwaje zawracano na pętli Bieńczyce. O godz. 5:50 ruch został wznowiony.

10 lutego 2010 r.

15:41 Reanimacja pasażera przez służby pogotowia ratunkowego w tramwaju linii 8. Ruch wznowiono po 20 minutach. Mężczyzna zabrany do szpitala.

11 lutego 2010 r.

19:39 Na Al. Gen. Andersa doszło do potrącenia pieszego przez tramwaj linii 21. Ruch wznowiono po 56 minutach. Tramwaj zjechał do zajezdni Nowa Huta zabezpieczony do badania komisijnego MPK.

1 marca 2010 r.

Rozpoczęto remont torowiska tramwajowego na ul. Długiej. Tramwaje linii 3 i 7 skierowano przez ul. Pawią.

Hubert Wagała, Iwona Osuch

109 lat tramwaju elektrycznego i premiery *Wesela*

109 lat temu, 16 marca po raz pierwszy w Krakowie otwarto linię wąskotorowego tramwaju elektrycznego. Była to linia prowadząca od ulicy Mostowej przez Stradom, Rynek, Bramę Floriańską do Dworca kolejowego oraz linia z Rynku do Parku Krakowskiego.

MARIAN LESIAK

Wtym samym dniu odbyła się w Teatrze Miejskim premiera „Wesela” Stanisława Wyspiańskiego. Niektórzy twierdzą, że nie był to zbieg okoliczności lecz chęć ułatwienia mieszkańcom Krakowa udania się na premierę gdyż czas i pogoda nie była sprzyjająca spacerom.

Oba te wydarzenia zakończyły się wielkim sukcesem i po dzień dzisiejszy wspomniane są w Krakowie.

Dlatego też w bieżącym roku wydarzenia te zostały w szczególny sposób przypomniane.

Otóż dzięki inicjatywie Panów Kuśnierza oraz Fidelusa, obecnych właścicieli Pałacu Pareńskich – będącego częścią hotelu Holiday Inn przy ulicy Wielopole – przypomniane zostały pewne fragmenty wydarzeń sprzed lat.

Uczestnicy spotkania zostali przywiezieni z Bronowic w pobliże pałacu najstarszymi elektrycznymi tramwajami krakowskiego MPK. Był to zestaw tramwaju SN1 oraz przyczepki PN3. Honorowym gościem była znana wszystkim Pani Maria Rydlowa; tramwajem tym przyjechał także chochoł niesiony przez dzieci z krakowskich Bronowic oraz bronowicka kapela. Po opuszczeniu tramwaju wszyscy goście prowadzeni ulicami Krakowa przez dętą orkiestrę MPK grającą utwory krakowskie udali się na dziedziniec pałacu Pareńskich gdzie odbyły się uroczystości odsłonięcia i poświęcenia pamiątkowej tablicy. Podczas odsłaniania tablicy upamiętniającej czytanie fragmentów „Wesela” przez autora właśnie w Pałacu Pareńskich odegrany został przez trębacza nowy hejnał oparty na motywach melodii „Miałeś chamie złoty róg” zaaranżowany przez dyrygenta orkiestry MPK Pana Zbigniew Gdowskiego (prawdopodobnie hejnał ten będzie oficjalnym hejnałem MPK SA w Krakowie).

Następnie, już we wnętrzach pałacu artysty Teatru Miejskiego (obecnie im. Juliusza Słowackiego) czytali fragmenty „Wesela”.

Wydarzenie prowadzone było przez Panów Leszka Mazana oraz Mieczysława Czumę.

Wyjaśnienia wymaga miejsce uroczystości. Pałac Państwa Pareńskich w tamtych czasach, dzięki gospodarzom był miejscem niezwykle przyjaznym dla krakowskich artystów okresu Młodej Polski, znajdowali tu wszystkie elementy potrzebne do życia artyście tamtych czasów i odwzajemniali się prezentowaniem swojej twórczości; i tu właśnie po raz pierwszy czytano fragmenty „Wesela”. ■

16 marca świętowano 109 rocznicę tramwaju elektrycznego i premiery „Wesela” Wyspiańskiego

Fot. T. Bielecki



Tunel KST i...

HUBERT WAGUŁA

Długość – 1414 m, powierzchnia zabudowy 19755 m², powierzchnia użytkowa podziemnych przystanków – 3654 m², długość torów – 3078 m, najniższy poziom – 12 m, liczba schodów ruchomych – 14, liczba wind – 6, liczba klatek ewakuacyjnych – 3, wydajność wentylatorów – nawiew/wywiew 1900300/2692000 m³/h, łączna moc wentylatorów – 2294 kW, długość okablowania – ponad 53250 mb, liczba przepompowni – 6, podstacja trakcyjna, ilość stacji transformatorowych – 3 o łącznej mocy 7,6 MVA, system oddymiania i wentylacji GEMOS, system ppoż. – SAP, system zbierania danych – SCADA, system TV przemysłowej – CCTV, system łączności radiowej – TETRA, system komunikatów publicznych – DSO, telefony alarmowa, system oświetlenia alarmowego i ...

niebieska pakamera (kiosk) stojąca u wylotu tunelu od strony Ronda Mogiłskiego, a w niej pracownik (?), który codziennie po przejeździe ostatniego pociągu tramwajowego zastawia wjazd plastikowymi separatorami – krakowska rzeczywistość – i tak już przeszło od roku. ■



Fot. T. Bielecki

Słowo o krakowskiej komunikacji i autobusach gazowych

NASZ KOMENTARZ

MARIAN LESIAK

Główny Specjalista ds. Strategii Taborowej



Fot. T. Bielecki

Analizując debatę o krakowskiej komunikacji opublikowaną w poprzednim numerze „Przewoźnika Krakowskiego” nie mogę oprzeć się wrażeniu, że była ona klasyczną obroną własnych, niewątpliwie najsluszniejszych dotychczasowych działań. Jednym zdaniem wymienia się jako osiągnięcie zorganizowanie ostatniego przetargu na krakowskie linie autobusowe w którym wygrało konsorcjum PKS Chojnice oraz PTS Kraków. Podstawowym kryterium które przeważało na korzyść tych firm były tzw. autobusy ekologiczne.

A teraz kilka zdań wyjaśnienia tego ekologicznego tematu. Od początku lat 90. datuje się rozwój napędów gazowych w pojazdach samochodowych. Właściwie była tego tylko jedna przyczyna. Stan techniki w silnikach napędzanych paliwami płynnymi w tym okresie w zakresie czystości spalin był bardzo niski. Konstruktorzy silników nie zwracali na to specjalnej uwagi, gdyż nikt takiej potrzeby nie odczuwał – do czasu aż naciski ludzi mieszkających w wielkich miastach gdzie smog uniemożliwiał życie wspomagane analizami ekologów wymusiły zmianę postępowania. Należy powiedzieć, że w tym czasie czystość spalin silników gazowych była znacznie wyższa niż czystość spalin zasilanych paliwami płynnymi o czym w krakowskim MPK przekonaliśmy się gdyż eksploatowaliśmy wtedy autobusy gazowe. Ale minęło lat dwadzieścia. Rozumiem, że u wielu ludzi te fakty sprzed lat pozostały w świadomości jako pewnik ale technika poszła bardzo do przodu. Dzisiejsze samochody, a także autobusy napędzane paliwami płynnymi produkowane przez dobrych producentów (nie mówię o producentach z kierunków wschodnich czy też dalekowschodnich) w żaden sposób nie

odbiegają czystością spalin (a ogólnie mówiąc ekologią) od pojazdów zasilanych gazem w różnej postaci (LPG, CNG, LNG). A konkretnie, autobusy spełniające wymagania EEV zasilane olejem napędowym są „czystsze” niż autobusy gazowe. Można dyskutować, że opinia taka zależy od metodyki badań czystości spalin, że zależy to od tego kto badania przeprowadza. Nie ma to większego znaczenia – to są fakty, a stwierdzenia, że napędy gazowe są ekologiczne a inne nie są ekologiczne jest z naukowego punktu widzenia nieprawdziwe.

Od kilku lat obserwuje się odchodzenie użytkowników od napędów gazowych. I tak zaczynają robić dotychczasowi zwolennicy napędów gazowych jak np. komunikacja miejska w Rzeszowie czy też w Przemyślu.

Krakowskie MPK nie jest przeciwnikiem gazu, o czym najlepiej świadczy przeszłość i eksploatacja autobusów na gaz. Trudno jednak dyskutować z danymi – a obecnie eksploatacja autobusów gazowych jest droższa.

Przy okazji należy przypomnieć, że wielu jest znawców napędów gazowych w pojazdach, ale w Polsce według mnie tylko Panowie Rutkowscy z Krakowa wiedzą o co chodzi, reszta tylko udaje.

Jaki wniosek z powyższego wyjaśnienia wynika? Ekologia w przetargach autobusowych jest wyłącznie kryterium maskującym, udającym pęd do nowoczesności – dla tych co żyją czasem przeszłym.

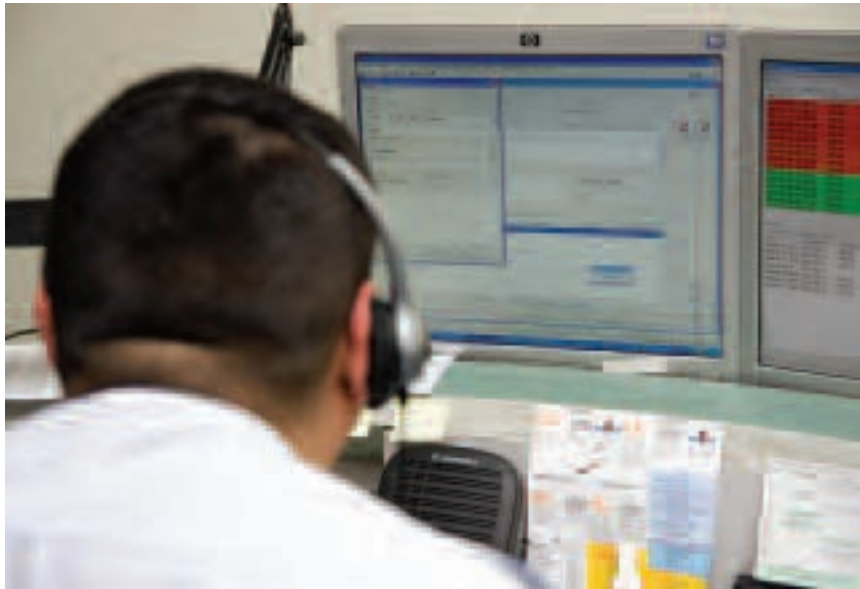
W debacie poruszono wielkie osiągnięcie poprzedniego przetargu na linie autobusowe wygranego przez Mobilis. Rzeczywiście biorąc pod uwagę, że to krakowskie MPK przez kilka miesięcy musiało jeździć za Mobilisa było to duże osiągnięcie. ■

Główna Dyspozytornia Ruchu –

Dziwięć osób na zmianie, pięć pomieszczeń, 26 monitorów, 12 komputerów na dobę, tysiące zgłoszeń prowadzących pojazdy, setki telefonów od pasażerów w Krakowie.

Od 2007 roku Główna Dyspozytornia Ruchu MPK ciągle zmienia swoje oblicze. Z dwóch ciasnych pomieszczeń zajmowanych przez dyspozytorów obecnie rozrosła się do pięciu. Oprócz „głównych” pomieszczeń, znajduje się tu również kilka innych pomocniczych. Są to m.in.: serwerownia, pomieszczenie socjalne oraz sala przeznaczona do narad roboczych.

Dziesiątki informacji napływających w ciągu minuty i odpowiednie przeanalizowanie sytuacji wymaga od dyspozytorów ruchu podzielności uwagi. Tu codziennie spływają wszystkie informacje dotyczące przebiegu usługi komunikacyjnej na terenie miasta oraz z gmin ościennych objętych komunikacją aglomeracyjną, takie jak: zakłócenia w realizacji rozkładów jazdy, awarie pojazdów, zdarzenia komunikacyjne (kolizje, wypadki, wykolejenia itp.), zatrzymania ruchu, skargi i wnioski pasażerów, usługi socjalne dla prowadzących pojazdy, dyscyplina pracy prowadzących pojazdy. Ich in-



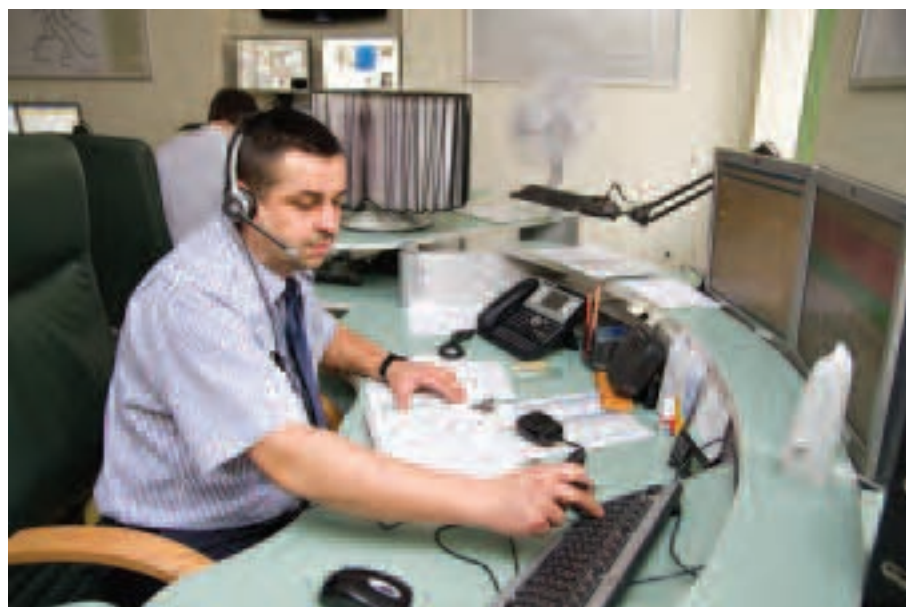
Fot. T. Bielecki

nie, przetwarzaniu, a następnie są przesyłane do innych jednostek organizacyjnych. Na ich podstawie, a jednocześnie przy

Dziesiątki informacji napływających w ciągu minuty i odpowiednie przeanalizowanie sytuacji wymaga od dyspozytorów ruchu podzielności uwagi.

tensywność zależy od wielu czynników np. od pogody, pory dnia, od natężenia ruchu. Informacje te są poddawane anali-

zacji i podejmowane są decyzje. Na ich podstawie, a jednocześnie przy



Fot. T. Bielecki

Na Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK dyspozytorzy ruchu podejmują decyzje m.in. dotyczące kierowań pojazdów na trasy zastępcze (objazdowe) w przypadku wystąpienia utrudnień w ruchu lub zamknięć dróg, decyzje dotyczące czynności związanych z likwidacją skutków wypadków i kolizji, wysyłane są wszelkiego typu służby techniczne do pojazdów stojących awaryjnie oraz uzgadniane są działania dotyczące zniewelowania niezgodności w wykonywaniu usługi przewozowej. Obsługiwane są również zgłoszenia od prowadzących pojazdy o zablokowanych rozjazdach tramwajowych, o nie działających lub źle działających sygnalizacjach świetlnych, o usterkach przystanków i infrastruktury drogowej, i wiele innych z różnych dziedzin. Trafność oraz szybkość ich obsługi

mózg krakowskiej komunikacji

erów, 12 aparatów telefonicznych, 8 radiotelefonów, praca 24 godziny
 sażerów – to codzienność pracy Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK S.A.

HUBERT WAGUŁA

wpływa na minimalizację lub niwelację skutków zakłóceń w ruchu.

Dyspozytor ds. tele-bus wprowadza zgłoszenia klientów do systemu komputerowego i na ich podstawie „projektuje” trasy przejazdu autobusów kursujących w okolicach Płaszowa (tzw. giętkie linie).

Od 2006 roku wszystkie informacje zbierane przez Główną Dyspozytornię Ruchu MPK są wprowadzane do systemu komputerowego (SWPGDR – system wspomaganie pracy głównej dyspozytorni ruchu). Dyspozytornia MPK posiada najnowocześniejszy autorski system komputerowy przeznaczony do obróbki wszelkiego rodzaju zdarzeń. Na podstawie wprowadzonych

Od 2006 roku wszystkie informacje zbierane przez Główną Dyspozytornię Ruchu MPK są wprowadzane do systemu komputerowego

Pracownicy ds. informacji odbierają setki telefonów od pasażerów chcących uzyskać informację o trasach autobusów i tramwajów oraz o ich rozkładach jazdy. Odbierane są również telefony dotyczące m.in. pozostawienia (zagubienia) rzeczy w środkach komunikacji miejskiej, a także telefony z wnioskami i skargami pasażerów dotyczącymi funkcjonowania komunikacji. Wszelkie zgłoszenia są przekazywane do odpowiednich komórek organizacyjnych w celu ich przeanalizowania oraz wprowadzenia ewentualnych korekt w funkcjonowaniu odpowiednich obszarów.

danych tworzone są zestawienia oraz analizy, które przesyłane są do zainteresowanych komórek wewnątrz firmy. Wyniki są wykorzystywane na różnych szczeblach zarządzania przedsiębiorstwem. Wszystkie zdarzenie rejestrowane w systemie są widoczne on-line na stronie intranetowej przedsiębiorstwa.

Ciągły wzrost ruchu drogowego i intensywności zakłóceń, a co za tym idzie wzrost dynamiki oraz ilości informacji przepływających przez dyspozytornię, wymusza nieprzerwane inwestowanie oraz wprowadzanie innowacji celem szybszej i trafniejszej obsługi zgłoszeń. ■

Fot. T. Bielecki



Do dyspozytorów codziennie sypływają setki informacji związanych z ruchem autobusów i tramwajów



Komunikaty do tramwajów najczęściej są nagrywane w studiu Radia Kraków

Zapowiedzi węzłów przesiadkowych w krakowskich tramwajach

Zgodnie z obietnicą, nasze przedsiębiorstwo rozpoczęło wprowadzanie kolejnych udogodnień dla pasażerów w krakowskich tramwajach.

PIOTR PODSADECKI

Już pod koniec 2009 roku trwały przygotowania do zapowiadania węzłów przesiadkowych, które to mają przypominać o możliwościach przesiadek na inne linie tramwajowe czy to autobusowe. MPK S.A. przygotowało kilka wersji komunikatów do emisji

i rozpoczęto próby, co pozwoliło określić możliwości jak również zakres wygłaszanych komunikatów. W pierwszej wersji przygotowano uproszczone komunikaty, zawierające tylko informację o możliwości przesiadek na inne linie tramwajowe – dla węzłów tramwajowych, na inne linie autobusowe – dla węzłów autobusowych oraz inne linie tramwajowe i autobusowe – dla węzłów łączonych. Kolejna wersja, zawiera informację o możliwości przesiadki, jak również informuje, w którym kierunku odjeżdżają tramwaje lub autobusy. Następna wersja wymienia konkretnie linie tramwajowe i autobusowe, na jakie można się przesiąść. Biorąc pod uwagę ilość zbliżających się

remontów i wszelkiego rodzaju zmian, w chwili obecnej wprowadzono najprostszą wersję komunikatów informujących o możliwościach przesiadek. Do końca maja 2010, zostaną uruchomione również zapowiedzi o węzłach przesiadkowych w języku angielskim, tak – aby pomóc gościom odwiedzającym

nasze miasto w podróżowaniu po Krakowie. Jeżeli natomiast chodzi o wersję ostateczną, jaka zostanie uznana za najbardziej praktyczną i pomocną – potrzeba czasu, jak i wysłuchania wielu opinii, które przyniesie codzienna eksploatacja tego typu informacji. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż urządzenia stosowane w naszych tramwajach są coraz nowocześniejsze, a to z kolei pozwala nam na dokładne określenie możliwości zapowiedzi głosowych, jak również wysoką ich jakość. Obecnie

nie trwają przygotowania do realizacji kolejnych projektów związanych z głosową informacją pasażerską, ale o tym w kolejnych numerach „Przewoźnika Krakowskiego”. ■

Do końca maja 2010, zostaną uruchomione również zapowiedzi o węzłach przesiadkowych w języku angielskim, tak – aby pomóc gościom odwiedzającym nasze miasto w podróżowaniu po Krakowie.



*Najważniejsze, by
informacja była jak
najbardziej widoczna
dla pasażerów*

Elektroniczne tablice zmieniają wygląd

W ubiegłym, 2009 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie rozpoczęło ujednolicanie wyglądu tablic elektronicznych, które ma na celu, przedstawienie jak najbardziej czytelnej treści wyświetlanych informacji, kierowanych do pasażerów naszej firmy.

PIOTR PODSADECKI

Pod koniec roku zostały wprowadzone zmiany w czcionkach, którymi oznaczamy numerację linii, ale również zmieniono czcionki liter tak, aby były one jak najbardziej widoczne. Powodem podjęcia się tego rodzaju usprawnienia, był fakt, iż zastosowany do tej pory krój liter, nie wszystkim pozwalał na prawidłowe odczytywanie wyświetlanych numerów linii jak i nazw przystanków docelowych. Należy dodać, że również osoby niedowidzące zgłaszały wiele uwag do starego typu napisów, wyświetlanych na naszych pojazdach.

W pierwszej kolejności zainstalowano nowe oprogramowanie do tablic, w które wyposażone są autobusy marki MERCEDES, i w tych pojazdach testowano nowy format czcionek. Na początku roku 2010 dokonano weryfikacji oraz niezbędnych poprawek tak, aby autobusy wyposażone w tablice z nowym oprogramowaniem, mogły wyświetlać numer linii, nazwę przystanku docelowego oraz w konkretnych przypadkach również piktogram. W chwili obecnej trwa przeprogramowywanie starszego typu tablic, w autobusach jak również w tramwajach, co w efekcie pozwoli na wyświetlanie w spo-

sób jednolity informacji kierowanej do pasażera za pomocą tablic typu LED – czyli tablic świecących.

Zakończenie przeprogramowywania tablic, jest zaplanowane jeszcze przed wakacjami, ale należy pamiętać, iż tak długi okres podyktowany jest zróżnicowaniem sprzętu, który z biegiem czasu rozwijał się, a teraz należy do każdego typu i serii dostosować odpowiednią wersję oprogramowania, co nie zawsze na pierwszy rzut oka, jest proste, lecz pomimo wielu trudności, zawsze znajdujemy właściwe rozwiązanie.

Kolejnym projektem, który będzie testowany i wprowadzany w życie, jest możliwość wyświetlania trasy przejazdu, w autobusach na tablicach wewnętrznych. Dziś na tych tablicach wyświetlamy numer linii, przystanek docelowy, datę czy imię-niny, natomiast jeszcze przed Świętami Wielkiej Nocy, pojawi się dodatkowo wyświetlanie wszystkich przystanków, na których zatrzymuje się autobus danej linii. Jak zawsze na początku, nie będzie to dotyczyło całego stanu pojazdów, ale z czasem takich autobusów będzie przybywać. Aby wprowadzić tego rodzaju udogodnienie, niezbędne są jeszcze próby, a po próbach ewentualne poprawki. ■



*Pracownicy
MPK
odpowiadają
na każdą
wysłaną przez
pasażerów
skargę*

Na co skarżyli się pasażerowie w 2009 roku

Od wielu lat dominującą formą komunikowania się z nami jest forma elektroniczna. W 2009 r. było to 73,9% wszystkich zgłoszeń, natomiast w 2008 r. 68,6%, a więc nadal wykazuje tendencję wzrostową. Nadal są osoby, które zgłaszając skargi lub wnioski w tej formie nie do końca wierzą, że w ogóle zostaną one rozpatrzone. Lecz po otrzymaniu odpowiedzi często są mile zaskoczone nie tylko tym faktem, ale i rzetelnością podejścia do skargi, czemu dają wyraz nawet podziękowaniami.

ANNA ROBAK

Skarga do rejestru

Ale bywają i tacy, którzy próbują nam zarzucać, że wielokrotnie do nas pisali, ale my ich pisma ignorujemy. Jednak istniejący system rejestracji wpływających skarg wyklucza taką możliwość, z wyjątkiem problemów z dostarczeniem poczty, a ponadto poprzez system ten łatwo sprawdzić, czy faktycznie dana osoba kiedykolwiek skierowała do naszej firmy zgłoszenie. Ciągłe jeszcze zdarzają się zgłoszenia anonimowe. Wiele osób uważa, że skoro zgłoszenie posiada adres e-mailowy, to już nie muszą się podpisywać, bo są identyfikowalni. Tyle że nierzadko w adresach zamiast nazwisk lub wymyślnych nazw bywają używane słowa powszechnie uznawane za

obraźliwe. Stąd nasze prośby o podpisywanie zgłoszeń. Rzetelnie rozpatrywanie zgłoszeń i właściwe chronienie danych powoduje, że powoli znikają opory do ujawniania swojej tożsamości.

Poza kompetencjami

Przez kilka lat wpływały do nas skargi, których rozpatrzenie nie leżało w naszych kompetencjach. Obecnie zdarza się ich coraz mniej. Są to głównie zgłoszenia od osób starszych, nie śledzących dokonywanych zmian oraz od osób przybywających spoza Krakowa, nieznających funkcjonujących w naszym mieście rozwiązań. Ale zdarzają się i takie skargi, które zgłaszający z pełną świadomością kieruje do nas tylko dlatego,

że jak wyjaśniają „przynajmniej ktoś problemem się zajmie” lub „skarga trafi do właściwych osób”. A w takim przypadku można już mówić o wyrażonym uznaniu naszego sposobu

li itp.). Pasażerowie już przywykli, że pracownicy MPK S. A coraz częściej informują pasażerów na przystankach o braku kursu. Dlatego gdy takiej informacji nie ma, skarżą się. Ponadto,

Statystyki

Skargi dzielone są na zawinione, niezawinione oraz nieuzasadnione lub nierozstrzygnięte. Przyjmując takie kryteria, w 2009 roku zarejestrowano:

- 633 zgłoszeń o charakterze skarg, w tym:
 - 137 uznanych zostało za zawinione
 - 143 za uzasadnione niezawinione
 - 163 za nieuzasadnione
 - 190 nierozstrzygnięte

rozpatrywania zgłoszeń. Podsumowując należy stwierdzić, że dopóki będą wpływać zgłoszenia nie leżące w naszych kompetencjach, konieczne jest prowadzenie ciągłej polityki informacyjnej i edukacyjnej pasażerów w tym zakresie.

Co pasażerów boli najbardziej

W 2009 r. najwięcej skarg zgłoszonych dotyczyło niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy. Natomiast najwięcej skarg uzasadnionych dotyczyło nieprzestrzegania przepisów służbowych oraz aroganckiego zachowania i niezatrzymania pojazdu na przystanku lub samowolnej zmiany trasy. W stosunku do roku ubiegłego ilość skarg wzrosła.

W zgłoszeniach dotyczących niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy zwracano uwagę głównie na opóźnienia i braki kursów, ale również i nadspieszenia. Mimo że większość osób rozumie, że mieszkając w Krakowie musi się liczyć z opóźnieniami spowodowanymi sytuacją na zakorkowanych drogach wskutek m. in. prowadzonych wielu inwestycji i remontów ciągów komunikacyjnych w mieście, jednak nie wszyscy. W dalszym ciągu niektórzy pasażerowie uważają, że skoro płacą i jak twierdzą „wyjątkowo dużo” oraz „utrzymują MPK”, to mają prawo wymagać „poważnego traktowania”. Ponadto nadal uważają, że skoro w jednym dniu dało się jechać punktualnie, to dlaczego w innym nie?

Zablokowane tramwaje

Są i tacy, którzy uważają, że po ich interwencji przez jakiś czas pojazdy komunikacji miejskiej jeżdżą punktualnie. Nie biorą pod uwagę, że niekiedy sami mieszkańcy są przyczyną zakłóceń w komunikacji, gdyż ustawiając samochody zbyt blisko torów, blokują przejazd tramwajów, a tym samym powodują dezorganizację komunikacji w niektórej części miasta. Zdarzało się, że właśnie takie osoby wykazywały się wyjątkowym tupetem skarżąc się, że zostały niewłaściwie potraktowane, obrażone przez motorniczego, a nawet narażone na stres, a ich samochód prawie uległ zniszczeniu, bo pasażerowie, oczywiście według nich za namową motorniczego, go przesunęli, a raczej wg skarżących zdewastowali (kopali, opla-

li itp.). Pasażerowie nadal żądają zadośćuczynienia np. w postaci zwrotu pieniędzy za opłaconą taksówkę, do uzyskania którego w większości przypadków brak podstaw.

Skargi na komórki

W skargach dotyczących niezgodnego z przepisami postępowania prowadzących pojazdy pasażerowie zwracali uwagę na prowadzenie w trakcie jazdy rozmów z innymi osobami, a także rozmów przez komórki. Dotychczas problem ten występował bardzo sporadycznie, a obecnie pojawia się coraz częściej. Być może wynika to stąd, że wcześniej na takie sytuacje pasażerowie nie zwracali uwagi, natomiast teraz doskonale zdają sobie sprawę z tego, jakim zagrożeniem jest prowadzenie rozmów podczas jazdy. Dlatego stają się na to uczuleni. A przecież Zakresy umiejętności, obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności prowadzących pojazdy mówią, że są oni *zobowiązani do przestrzegania podczas jazdy następujących zakazów: prowadzenia rozmów nie pozostających w związku*

Nie biorą pod uwagę, że niekiedy sami mieszkańcy są przyczyną zakłóceń w komunikacji, gdyż ustawiając samochody zbyt blisko torów, blokują przejazd tramwajów, a tym samym powodują dezorganizację komunikacji w mieście.

z wykonywanymi czynnościami (nie dotyczy postojów na przystankach), w tym również z telefonów komórkowych, także z wykorzystaniem zestawu głośnomówiącego. Pozostaje nam ostro reagować na takie przypadki.

Porównując do lat ubiegłych, w 2009 r. zdecydowanie rzadziej skarżyli się pasażerowie na palenie papierosów czy przytrzaśnięcia. Tradycyjnie w sezonie letnim powracały skargi na wysoką temperaturę w pojazdach, a zimą na brak ogrzewania. Skarg tych jednak z roku na rok jest mniej, co jest spowodowane wymianą taboru na bardziej nowoczesny. ■



Zgodnie z założeniami PTS już od 1 stycznia miał zastąpić autobusy MPK m.in. na linii 105

PTS czyli autobusowe prima aprilis w Krakowie

Autobusy Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego, który miał być trzecim przewoźnikiem w Krakowie (obok MPK S.A. i Mobilisa) nie wyjadą 1 kwietnia.

JERZY DYWAN

Informacja o kłopotach PTS z dotrzymaniem kwietniowego terminu była utrzymywana w ścisłej tajemnicy. Dopiero 25 marca w prasie pojawiła się oficjalna informacja, że nowy przewoźnik może nie zdążyć. „Dziennik Polski” (wydanie z dnia 25 marca 2010 roku) podał informację o wniosku PTS, który wpłynął do ZIKiT-u, o przesunięcie terminu rozpoczęcia usług przewozowych o 2 miesiące, z 1 kwietnia na 1 czerwca. Otrzymanie takiego wniosku potwierdził Henryk Kamski, wicedyrektor ZIKiT ds. transportu publicznego.

Przypomnijmy, że nowy przewoźnik, PTS miał obsługiwać siedem linii autobusowych. Umowę na obsługę tych linii miał podpisać na osiem lat. Pierwotnie autobusy tej firmy miały się pojawić na krakowskich ulicach już 1 stycznia 2010 roku. Jednak w związku z oprostowaniem zwycięstwa PTS przez jednego z uczestników przetargu, termin ten został przesunięty na 1 kwietnia.

Żeby zrozumieć problemy PTS z rozpoczęciem przewozu krakowian trzeba wrócić do przetargu, który w ubiegłym ro-

ku zorganizował ZIKiT, a który miał wyłonić taniego i posiadającego ekologiczne autobusy przewoźnika. Do rywalizacji o ośmioletni kontrakt na usługi przewozowe w Krakowie stanęło pięć firm. Jak na ironię, najtańszą ofertę złożyło konsorcjum MPK Serwis Spółka z o.o. i MPK S.A. Mimo tej atrakcyjnej cenowo oferty, w przetargu zwyciężyło inne konsorcjum, PTS i PKS Chojnice (ZIKiT zdecydował się tym samym wydawać na nowego przewoźnika o 1 mln 142 tys. 540 zł rocznie więcej w porównaniu z najtańszą ofertą). Zwycięstwo zapewniła im deklaracja, że na każdą linię wyślą autobusy napędzane LNG (ang. Liquefied Natural Gas – gaz ziemny w postaci ciekłej o temp. poniżej -162°C). Okazuje się, że to właśnie ten rodzaj paliwa jest przyczyną kłopotów PTS. Jak pisał „Dziennik Polski” firmie tej nie udało się ani wybudować specjalistycznej stacji tankowania, ani pozyskać wszystkich pojazdów. Warto podkreślić, że żaden z europejskich producentów autobusów nie korzysta z tego rodzaju technologii. ■

Z listów pasażerów do krakowskiego MPK

Opracował
MAREK GANCARCZYK

Dzień Dobry.

W dniu 3 marca na pętli w Mistrzejowicach około godziny 17.00 pan motorniczy z tramwaju 14 pomógł mi podnieść się po upadku, gdy biegnąc do tramwaju poślizgnąłem się i upadłem. Nie mogłem wstać i wsiąść do wagonu o własnych siłach. Pan motorniczy był na tyle uprzejmy i grzeczny, że nie odjechał, poczekał na mnie i pomógł mi wsiąść do tramwaju. Za pośrednictwem dyrekcji MPK pragnę bardzo serdecznie podziękować panu motorniczemu za okazaną mi pomoc i udzieloną informację, życzyłbym sobie i wszystkim pasażerom, aby w tej firmie pracowali tak uczynni i mili ludzie.

*Z poważaniem
Wiesław Janawa*

Witam!

Z największą przyjemnością chciałam złożyć słowa podziękowania i uznania w stronę pracowników MPK. W dniu wczorajszym (11 lutego – przyp. red.) moja córka zostawiła w jednym z pojazdów plecak szkolny. Dzięki niezwykle uprzejmemu Panu z informacji 19150 oraz kierowcy linii 128 (odjazd 17.27 z ronda Mogińskiego w stronę Mistrzejowic) plecak udało się szybko zlokalizować i już po 1,5 h mogłam go odebrać na zajezdni w Bieńczykach przy ul. Makuszyńskiego. Pracownicy tej zajezdni to również przemili ludzie. Jestem zachwycona wysokim poziomem obsługi pracowników MPK, ich profesjonalizmem i uprzejmością wobec klienta. Jeszcze raz dziękuję i pozdrawiam wszystkim dobrych ludzi:)

Monika Rataj

18 lutego po raz kolejny przyjeżdżam do Krakowa, aby jeździć tramwajem. Mieszkam w Rzeszowie, gdzie one nie jeżdżą (bardzo nad tym boleję!). Jestem bardzo zadowolony z tramwajów w Krakowie. Pisałem listy do MPK w Rzeszowie, w których wspominałem o automatach do kupowania biletów na przystankach i w tramwajach, o elektronicznych rozkładach jazdy, o punktualności autobusów i tramwajów, o tym, że nie można się zgubić bo są zapowiadane następne przystanki, o tym, że wszystkie przystanki są opisane. Te wszystkie rzeczy są w Krakowie natomiast Rzeszów jest w wielkim tyle. Podobno prezydent Rzeszowa coś robi w tej sprawie, ale pewnie nic z tego nie wyjdzie. Jeżdżę do Krakowa jak tylko mogę najczęściej, ale mam 11 lat i nauka mi na to za bardzo nie pozwala. Z pozdrowieniami dla Pana Dyrektora i wszystkich Motorniczych tramwajów.

*P. S. Oby tak dalej
Przemek Wojs*

Msza tramwajarska u Redemptorystów

MARIAN LESIAK

31 stycznia 2010 roku po raz 65 została odprawiona coroczna tramwajarska msza święta. Mszę Świętą w Sanktuarium Ojców Redemptorystów zwanym „Na Górcie” pod wezwaniem Matki Bożej Nieustającej Pomocy odprawili ksiądz biskup Józef Guzdek oraz proboszcz parafii ksiądz Andrzej Kukła. Na mszy odprawianej za pracowników MPK SA w Krakowie obecni byli Zarząd firmy, pracownicy i ich rodziny, orkiestra dęta firmy, chór „Lutnia Krakowska” oraz poczty sztandarowe ze sztandarami firmy i związków zawodowych. W homilii ksiądz biskup podkreślił rolę pracy w życiu człowieka, rolę firmy w życiu miasta a także wspominał



fot. M. Lesiak

swoich poprzedników prowadzących tramwajarskie msze. Należy przypomnieć, że w przeszłości tramwajarskie msze prowadzone były przez kardynałów Karola Wojtyłę, Franciszka Macharskiego, Stanisława Nagy, Stanisława Dziwisza oraz innych biskupów krakowskich. ■

MPK zagrało z Wielką Orkiestrą

WŁADYSŁAW MICHAŁSKI

Klub Honorowych Dawców Krwi PCK przy MPK S.A. w Krakowie kilka razy uczestniczył w finałach Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy – m.in. w 2004 r.

Fot. H. Waguła



Odbывało się to jednak sporadycznie, gdy wolontariusze WOŚP zwracali się do Klubu.

Podczas zebrania sprawozdaczno-wyborczego Klubu w marcu 2009 roku współpracę z WOŚP wpisano jako jeden z punktów do programu działania Klubu na kolejną kadencję.

Już pod koniec 2009 roku prezes Klubu Andrzej Ostafin nawiązał współpracę z jednym z 9 sztabów WOŚP na terenie Krakowa. Sztab Cinema City Zakopianka, którego przewodniczącą jest Sylwia Szumska wyraził zainteresowanie taką formą współpracy.

W efekcie w dniu 10 stycznia 2010 roku wyjechał na krakowskie ulice specjalny tramwaj, prowadzony przez krwiodawcę i działacza Klubu, Jacka Szumniaka. W tramwaju, który w godzinach 8:00–19:00 jeździł po trasie linii „8” kwestowali wolontariusze WOŚP z zaprzyjaźnionego sztabu.

Ponieważ efekty były bardzo zadowalające, w przyszłym roku MPK też planuje zagrać w Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy. ■

Dzień Kobiet w MPK

MAREK GANCARCZYK

Wtym roku 8 marca w Dniu Kobiet Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przygotowało drobną niespodziankę dla Pań, które na co dzień kierują autobusami. Każda z 14 kobiet kierowców otrzymała od Mariusza Szałkowskiego, dyrektora ds. przewozów kwiaty i słodki upominek. Po złożonych życzeniach na Panie czekała jeszcze jedna niespodzianka – sesja zdjęciowa. W przyszłym roku podobną niespodziankę przygotujemy dla Pań motorniczek. ■



Fot. T. Bielecki

Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka z pierwszym miejscem

MAREK GANCARCZYK

Po rocznej przerwie Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka znów okazała się najlepszą stacją w konkursie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy. Stacja ta zgromadziła najwięcej punktów podczas kontroli przeprowadzanych przez członków komisji konkursowej. Drugie miejsce zajęła Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce, a trzecie Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Na kolejnych miejscach znalazły się Stacja Obsługi Autobusów Płaszów, Stacja Obsługi i Remontów oraz Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze. Konkurs ten ma już wieloletnią tradycję. Jak podkreślał obecny na podsumowaniu wyników konkursu Tadeusz Fic, Okręgowy Inspektor Pracy w Krakowie, prowadzony przez krakowskiego przewoźnika konkurs jest jedynym tego rodzaju konkursem w Polsce.

– Już sama organizacja tego konkursu jest wielkim sukcesem MPK. Wywołuje on bowiem pozytywną rywalizację między poszczególnymi stacjami w dbaniu o jak najlepsze stanowiska pracy, na czym korzystają wszyscy pracownicy – powiedział Tadeusz Fic, który po wręczeniu nagród zwiedził budynek Głównej Dyspozytorni Ruchu przy u. Wawrzyńca.

Warto podkreślić, że komisja konkursowa każdego miesiąca oceniała stan obiektów pod kątem panującego na nich porządku oraz bezpieczeństwa stanowisk pracy, a także pod kątem zaangażowania pracowników.

Podczas spotkania podsumowującego konkurs wszyscy uczestnicy konkursu podkreślali jak wiele systematycznych działań inwestycyjno-remontowych, zwiększających bezpieczeństwo i higienę pracy, udało się przeprowadzić w ubiegłym roku na poszczególnych obiektach MPK S.A. ■



Fot. T. Bielecki

Chór „Lutnia” Stowarzyszeniem

ANNA ROBAK

Chór „Lutnia” w dniu 8 września 2009 r. został wpisany do Rejestru Stowarzyszeń i Innych Organizacji Społecznych i Zawodowych Fundacji oraz Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej jako Stowarzyszenie Muzyczne „Chór Lutnia Krakowska”, z siedzibą przy ul. Jana Brożka 3 w Krakowie.

W skład Zarządu Chóru wchodzi:

1. Remigiusz Skuch – Prezes Zarządu
2. Zdzisław Oleniak – Wiceprezes Zarządu
3. Kazimierz Imiołek – Członek Zarządu
4. Ireneusz Kujawa – Sekretarz
5. Bogusław Stępniewski – Skarbnik

Celem działania Stowarzyszenia jest:

1. Tworzenie i upowszechnianie kultury muzycznej na obszarze Polski i terenie Miasta Krakowa
2. Popularyzowanie twórczości muzycznej w Polsce i za granicą
3. Społeczno-wychowawcze działanie dla umuzykalnienia społeczeństwa
4. Kształtowanie i umacnianie patriotycznych i obywatelskich postaw swoich członków



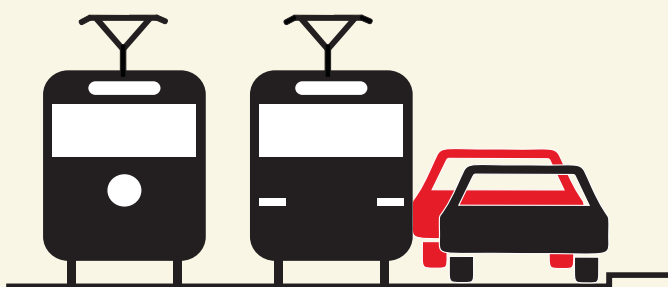
Fot. M. Lesiak

Trzeba zaznaczyć, że obecnie Chór będący Stowarzyszeniem, nastawiony jest na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na odpłatnych występach swoich członków na podstawie zamówień składanych przez firmy, osoby fizyczne, instytucje itp., z okazji organizowanych przez nie różnych uroczystości okolicznościowych.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wspiera działalność Chóru poprzez udostępnienie dla jego członków sali przeznaczonej do prowadzenia w niej ćwiczeń, prób itp. Ponadto w miarę swoich możliwości finansowych sponsoruje ich działalność oraz stara się o pozyskanie innych sponsorów, którzy również chcieliby wspierać działalność Chóru. ■

Od 1 do 31 marca trwała w Krakowie
akcja skierowana do kierowców
„Wystarczy 1 metr”

**NIE BLOKUJ
TOROWISKA!**



**A WYSTARCZYŁ
TYLKO 1 METR!**



PARKUJ Z GŁOWĄ!

Żeby tramwaj mógł
bezpiecznie przejechać
obok samochodu
wystarczy zaparkować
go tylko jeden metr od
szyny.

Zaledwie tyle wystarczy
aby uniknąć opłat za
mandat - 300zł
holowanie - 300zł.

Szczególnie uważaj na tych
ulicach:

ul. Zwierzyniecka,
ul. Długa,
ul. Karmelicka,
ul. Kalwaryjska,
ul. Rakowicka,
ul. Piłsudskiego,
ul. Franciszkańska

Organizator akcji:



Partnerzy:



Patron medialny:



Święte
krowy.pl

