

PRZEWOŹNIK BRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (36) 2010
kwiecień - czerwiec



Gorący temat

Julian Pilszczek, prezes MPK S.A.
o 135-leciu Krakowskiej Komunikacji Miejskiej

Projekt Unijny

Trwa przebudowa ul. Długiej

Komisja szkoleniowa

Symulatory przyszłością szkolenia kierowców



**W środku ekstra dodatek –
mapa komunikacji nocnej**

W numerze:

Nie chodzi tylko o świętowanie ale przede wszystkim o przypomnienie – Marek Gancarczyk	6	Ekologiczne miasto to ekologiczny transport miejski – Lilianna Jakiel	26
Obchody 135-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie – Anna Robak	9	Gdzie przewieziemy rower? – Katarzyna Sadowska	27
Najstarszy w Polsce autobus gotowy do jazdy – Jacek Kołodziej	10	Konferencja Komisji Szkolenia Zawodowego IGKM – Jan Adamski	29
Elektryczny tramwaj w Krakowie – czyli kolejna część historii Komunikacji Miejskiej w Krakowie – Jacek Kołodziej	13	Krakowski ogórek w stolicy – Lilianna Jakiel	31
Zajezdnia w Nowej Hucie świętuje 45 lat istnienia – Krzysztof Utracki, Jacek Kołodziej	16	Akcja „Wystarczy 1 metr” – podsumowanie – Marek Gancarczyk	32
Krakowska komunikacja wzorem dla innych europejskich miast – Marek Gancarczyk	18	Kalendarium – Piotr Kula, Hubert Wagała	32
Trwa przebudowa ul. Długiej – Magdalena Drobniaak-Salitra	19	Ulica Starowiślna – miało być tak pięknie... – Hubert Wagała	33
Budowa nowej linii tramwajowej w obiektywie – Marek Gancarczyk	22	Wielka woda na krakowskich ulicach – Marek Gancarczyk	34
Motorniczy, który chuliganów się nie boi – Maria Naprawska	24	Powódź dzień po dniu – Hubert Wagała	34
Rozmowy o inteligentnych systemach transportowych – Adrian Obuchowicz.....	25	Komunikację Miejską w Krakowie nadal będą obsługiwały autobusy dwóch przewoźników – Mariusz Szalkowski	38
		Smoczy matecznik – Marian Lesiak	40

MPK służy mieszkańcom już od 135 lat

Rok 1875 przyjmuje się za początek funkcjonowania regularnej komunikacji zbiorowej w Krakowie. Jak łatwo policzyć, od tego momentu minęło dokładnie 135 lat. Aż trudno uwierzyć, że w tym czasie mimo dwóch wojen światowych i innych trudnych momentów w historii Polski i świata, ten miejski transport nigdy nie przestał funkcjonować. Krakowski przewoźnik nieprzerwanie służył mieszkańcom i wszystkim przyjezdnym, dowożąc ich do pracy, szkół, na spotkania. Tak jest to dzisiaj. Zmieniły się tylko środki transportu. Konne omnibusy zastąpiły nowoczesne, klimatyzowane i niskopodłogowe pojazdy. Bilet z papierowego zmienił się w elektroniczny. Krakowski transport zbiorowy przez wielu ekspertów uważany jest dzisiaj za najnowocześniejszy w Polsce. Warto przypomnieć, że według rankingu magazynu Forbes ten krakowski transport zajmuje 9. miejsce wśród światowych metropolii!

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A., które jest spadkobiercą pierwszej firmy transportowej w Krakowie, nieprzerwanie, od powstania cały czas się rozwija. Władze krakowskiego przewoźnika już teraz planują co zrobić, żeby za kilka lat krakowianom i turystom podróżowało się w mieście jeszcze wygodniej.

W takim przedsiębiorstwie jak MPK, nie tylko plany na przyszłość decydują o wizerunku firmy. Niezwykle ważna jest także pamięć o historii. W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” poświęcamy tej historii dużo miejsca. Ale trudno tego nie zrobić, skoro możemy czytelnikom po raz pierwszy oficjalnie zaprezentować najstarszy jeżdzący w komunikacji miejskiej w Polsce autobus. Durant, którego konstrukcję cudem udało się odnaleźć w jednej z podgórszych wsi na południu Polski, jest już po renowacji. Wygląda jak wtedy, gdy zaczynał wozić krakowian. Myślę, że każdy, kto zobaczy ten autobus będzie zachwycony. Ale oprócz swojego wizualnego waloru, ten autobus ma jeszcze jeden bardzo ważny atut. Otóż jak nic innego uświadamia, jak bardzo zmienił się sposób przewożenia pasażerów. Czy dzisiaj ktoś wyobraża sobie podróż autobusem, w którym może się zmieścić zaledwie kilkanaście osób? Na pewno nie. W Krakowie, gdzie średnio każdego dnia z usług MPK S.A. korzysta średnio ok. 1 miliona pasażerów, nie byłoby to możliwe. W przeciągu kilkudziesięciu lat od pojawienia się w Krakowie Duranta zmieniła się nie tylko wielkość pojazdów. Pojawiła się klimatyzacja, kamery, automaty biletowe, elektroniczne tablice, głosowe zapowiadanie przystanków. Wiele się zmieniło i nadal będzie się zmieniać. Pewnie za kilkadziesiąt lat nowoczesny autobus Mercedesa zostanie przykładem zabytku, który budzi pytanie: jak czymś takim można było jeździć?

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

Fot. na okładce: Tomasz Bielecki – Rugby na Małym Runku

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

Adres redakcji: ul. J. Brożka 3. 30-347 Kraków,
tel. 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

Druk i łamanie: Drukarnia Kolejowa Kraków,
ul. Bosacka 6, tel./fax 12 421 08 20

Nakład: 2000 egz.



KNORR-BREMSE

www.knorr-bremse.com

Każdego dnia, w ponad 100 krajach na Świecie, miliardy ludzi powierza własne bezpieczeństwo firmie Knorr-Bremse.

W metrze, lekkich pojazdach szynowych, pociągach zespolonych, szybkich i bardzo szybkich pojazdach szynowych, ciężarówkach i autobusach bezpieczeństwo pasażerów zapewniają wysokiej jakości urządzenia naszej produkcji.

Zakres produktów Grupy Knorr-Bremse rozpoczyna się od systemów hamulcowych tradycyjnie budowanych i rozwijanych od ponad 100 lat. Dynamiczny rozwój rynku i Grupy Knorr-Bremse doprowadził natomiast do poszerzenia naszej oferty o systemy drzwiowe, systemy klimatyzacji, drzwi peronowe, systemy informacji pasażerskiej.

Obecnie nasza Grupa zatrudnia ponad 14 tysięcy pracowników w 25 krajach a sprzedaż sięga 3,5 bln Euro. Kluczem do sukcesu firmy jest obecność na lokalnych rynkach w połączeniu z wysoką elastycznością dostosowania się do potrzeb i wymagań klienta. Knorr-Bremse jest również obecnie niekwestionowanym liderem w zakresie technologicznego rozwoju systemów hamulcowych inwestując w badania i rozwój ponad 100 Mio Euro rocznie.

Wizja korporacyjna funkcjonowania Grupy Knorr-Bremse oparta o ponad 100 letnia tradycję to:

- Budowa systemu partnerskiej współpracy światowym zasięgu,
- Silne zaangażowanie w rozwój produktu oraz innowacje,
- Szeroki, zorientowany na bezpieczeństwo zakres produktów,
- Najwyższy poziom świadczonych usług,

W myśl zasady „Myśl globalnie – działaj lokalnie” efektywna organizacja 60 spółek Grupy wspiera lokalną aktywność Knorr-Bremse.

Knorr-Bremse Systemy Dla Kolejowych Środków Lokoacji w Krakowie stała istotnym elementem grupowej struktury organizacyjnej. Rozwój polskiego rynku kolejowego, komunikacji miejskiej, nowe projekty realizowane z udziałem polskich operatorów, zakładów komunikacji miejskiej i producentów taboru kolejowego przyczyniły się do rozwoju lokalnej organizacji Knorr-Bremse w Polsce. Obecnie Knorr-Bremse Polska zatrudnia ponad 60 pracowników, w tym 17 inżynierów.





Zakres działalności to:

- Projektowanie systemów hamulcowych do pojazdów szynowych na potrzeby rynku polskiego i europejskiego,
- Projektowanie systemów drzwiowych,
- Dystrybucja i sprzedaż produktów Grupy Knorr-Bremse w całym zakresie oferowanych urządzeń,
- Produkcja systemów hamulcowych do wagonów towarowych przeznaczonych na polski rynek,
- Serwis gwarancyjny i pogwarancyjny urządzeń produkcji Grupy Knorr-Bremse,
- Przeglądy okresowe, naprawy, modernizacje urządzeń naszej produkcji,
- Dostawy części zamiennych.

Uważnie obserwując rozwój polskiego rynku kolejowego rozwijamy naszą lokalną organizację w taki sposób, aby jak najefektywniej i najskuteczniej wspierać naszych klientów. Konieczność strukturalnych zmian w polskiej branży kolejowej, nowe inwestycje infrastrukturalne oraz taborowe stawiają przed polskimi operatorami oraz producentami taboru ambitne cele. Knorr-Bremse Polska jest gotowa do współpracy i wsparcia polskiego rynku w zakresie nowoczesnej technologii oferowanej przez naszą Grupę.

Dziękujemy wszystkim naszym polskim Klientom za okazane nam zaufanie w realizacji wspólnych projektów.

Więcej informacji o naszej firmie znajdą Państwo na stronie internetowej www.knorr-bremse.com.



NIE CHODZI TYLKO O ŚWIĘTOWANIE, ALE PRZEDE WSZYSTKIM O PRZYPOMINANIE

O obchodach jubileuszu 135-lecia funkcjonowania krakowskiej komunikacji miejskiej i nie tylko rozmawiamy z Julianem Pilszczkiem, prezesem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Marek Gancarczyk: *Czy warto świętować jubileusz 135-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej?*

Julian Pilszczek: Nie tyle trzeba świętować, ile przypominać, że w Krakowie komunikacja służy pasażerom nieprzerwanie już od 135 lat! To jest naprawdę wielkie osiągnięcie, bo ta komunikacja funkcjonowała nawet podczas I i II Wojny Światowej.

MG: *Co dla Pana jest w tym jubileuszu najważniejsze? Na co chciałby Pan zwrócić uwagę krakowian?*

JP: Najważniejszą sprawą jest dla mnie 135-letnia tradycja MPK w Krakowie oraz ciągły wysiłek, by przewóz pasażerów był coraz sprawniejszy i wygodniejszy. Mam tu na myśli jakość taboru jak i coraz wyższy poziom obsługi w bezpośrednim kontakcie z pasażerami. Dlatego trzeba przede wszystkim docenić wszystkich pracowników MPK. To dzięki nim mieszkańcy i turyści każdego dnia mogą podróżować po Krakowie.

Chciałbym także zwrócić uwagę na fakt, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. jest jedynym spadkobiercą tradycji i doświadczenia w krakowskiej komunikacji miejskiej. Pomimo, że zmieniały się nazwy firm oraz ich właściciele to jest to ciągle to samo przedsiębiorstwo. Nawet zmiana formy organizacyjnej i przekształcenie tego przedsiębiorstwa w firmę państwową, a następnie w spółkę, nie przekreśliły faktu, że jest to cały czas ten sam krakowski przewoźnik.

MG: *Jak sam Pan powiedział krakowianie na MPK mogą liczyć nieprzerwanie od 135 lat. Jakie cechy powinien mieć sprawny przewoźnik, żeby sprostać oczekiwaniom pasażerów?*

JP: Transport publiczny, tak jak się to wielokrotnie podkreśla, jest najważniejszym krwioobiegiem miasta.

Mimo, że obecnie tylko 60 proc. całego transportu w Krakowie stanowi komunikacja zbiorowa, to jej znaczenie wcale nie maleje. Przecież nasze autobusy i tramwaje przewożą codziennie prawie milion pasażerów. Pasażerów, dla których najważniejsza jest punktualność i pewność, że z nami dojadą do celu. Zapewnienie im takiej usługi jest podstawowym celem przewoźnika. Ta dbałość o jakość obsługi musi być dzisiaj jeszcze większa także ze względu na konkurencję w komunikacji autobusowej, z którą mamy do czynienia w Krakowie. Nie można także zapomnieć o ekologii. Troska o środowisko jest dzisiaj bardzo ważna. My robimy to poprzez zakup nowoczesnych autobusów z ekologicznymi silnikami z najwyższej półki oraz poprzez wspieranie takich inicjatyw jak Dni Ziemi czy Dzień bez samochodu.

Ja dodam jeszcze, że w miarę możliwości wspieramy potrzebujących. Nasza charytatywna działalność jest skierowana przede wszystkim do osób chorych i biednych. Pomagamy im poprzez organizowanie kwest w specjalnych tramwajach.

MG: *Trudno nie zauważyć, że dzisiaj te wymagania stawiane miejskim przewoźnikom są zdecydowanie większe niż jeszcze kilka lat wcześniej. Czy kiedy zaczynał Pan pracę w krakowskim MPK, na początku lat 70-tych, ktoś przewidywał, że autobusy i tramwaje będą jeździć z klimatyzacją, kamerami?*

JP: Nie możemy porównywać czasów obecnych z tymi z początków lat 70-tych. Wtedy najważniejszym celem było zaspokojenie potrzeb ilościowych a nie jakościowych. Samochód był luksusem, a transport w mieście oparty był głównie na MPK, które było przedsiębiorstwem państwo-

wym. Wszystko zresztą było podporządkowane jednemu celowi – dowożeniu ludzi do kombinatu hutniczego. Nie przypadkiem to właśnie tam wybudowano zajezdnię tramwajową. Wtedy dbałość o jakość taboru spoczywała tylko po stronie producentów pojazdów. Przewoźnik przecież miał tabor z przydziału i musiał brać to co mu dawano. Nawet stare tramwaje z Warszawy musieliśmy brać, mimo że bardzo nie chcieliśmy. Jak zresztą wszyscy w Polsce.

MG: *Na szczęście dzisiaj takich problemów już nie ma. Ale skoro zaczął Pan mówić o tramwajach, chciałem zapytać o przyszłość krakowskiego taboru. Co zamierza Pan zrobić, żeby pasażerom jeździło się komunikacją jeszcze lepiej?*

JP: Kupić jak najwięcej nowoczesnego i wygodnego dla wszystkich taboru. Oprócz sprowadzania nowych pojazdów, zaliczam do tego także używane niemieckie i austriackie wagony. Wszyscy mamy świadomość, że tak jak używane zachodnie samochody na głowę biją nasze polonezy, tak samo te tramwaje są nieporównanie lepsze od polskich produktów. Ten postęp techniczny na Zachodzie był o wiele większy. Nadrobienie tych zaległości, przede wszystkim ze względów finansowych, my musimy rozkładać na lata. O ile w taborze autobusowym ten Zachód już dogoniliśmy, co zresztą widać na krakowskich ulicach, gdzie jeżdżą nowoczesne Solarisy i Mercedesy, to z tramwajami jest jeszcze sporo do zrobienia. Mimo wyraźnego postępu bardzo trudno jest nadrobić wieloletnie zaniedbania. A pamiętajmy, że okres eksploatacji tramwajów jest długi i wynosi ok. 40 lat. Z tym wiążą się też wysokie koszty ich zakupu. Nie przeszkodziło nam



Fot. T. Bielecki

to jednak w sprowadzeniu do Krakowa nowego, nowoczesnego tabo-ru tramwajowego. Mamy już 50 takich wagonów i jesteśmy w trakcie kupowania kolejnych 24. Oczywiście nie udało nam się to bez unij-nej pomocy. Równocześnie sprowa-dziliśmy za bardzo atrakcyjną cenę 53 pociągi tramwajowe z Wiednia i Düsseldorfu. Zaczęliśmy je już mo-dernizować i wyposażać w segment z niską podłogą. To właśnie niskiej podłogi, razem z klimatyzacją, mo-nitoringiem i informacją pasażerską oczekują najbardziej pasażerowie od swojego przewoźnika.

MG: *Te 24 tramwaje, które Pan już wymienił, będą najdłuższymi jak do tej pory tramwajami w Krakowie. Można zauważyć, że ta długość kupowanych wagonów cały czas się zwiększa. Najpierw było to 26 metrów, teraz ponad 32. Czy to oznacza, że następne tramwaje będą jeszcze dłuższe?*

JP: To prawda, kupujemy coraz dłuższe tramwaje. Należało to robić od samego początku, ale nie mieliśmy na to pieniędzy. W pierwszej kolejności powinno się kupić tramwaje, które mogłyby zastąpić trzywagonowe składy kursujące obecnie na li-

nii nr 4 czy 13. To powinny być wa-gony długie na 40 metrów, bo jak pokazała praktyka 26-metrowy Bom-bardier zastępuje skład złożony z dwóch 105-tek. Stąd też nasze dą-żenie do zakupu coraz dłuższych wa-gonów i obecny przetarg na ponad 32 metrowe tramwaje. Także tym razem finanse nie pozwoliły nabyć wagonów jeszcze dłuższych. Ale na pewno przyjdzie jeszcze na to czas.

MG: *Oprócz jubileuszu 135-lecia funkcjonowania krakowskiego prze-woźnika, w tym roku przypada 109 rocznica uruchomienia tramwaju elektrycznego. Czy po tych ponad 100 latach tramwaj nadal jest w Krakowie potrzebny?*

JP: Mimo że tramwaj na pewno jest dzisiaj gorszym rozwiązaniem niż metro, nadal pozwala szybko poru-szać się po zatłoczonych ulicach mia-sta. Wystarczy wsiąść w samochód i próbować przejechać centrum Kra-kowa. Kiedy stojąc w korku widzi-my zza szyby samochodu prze-jeżdżające po wydzielonych torowi-skach tramwaje, to sami sobie mo-żemy odpowiedzieć na to pytanie. Problem w tym, że nie dojeżdża wszędzie tam, gdzie jest dzisiaj bar-dzo potrzebny. Nie ma linii na Ru-czaj, nie ma nadal od wielu, wielu lat planowanej linii z Mistrzejowic do Rakowic.

MG: *Ekspert zajmujący się transpor-tem przyznali krakowskiej komuni-kacji 9. miejsce wśród światowych me-tropolii. Zgadza się Pan z tą opinią?*

JP: Mnie zostaje tylko z pokorą przy-jąć to wyróżnienie. Znaleźliśmy się w czołówce miast razem z Berlinem, który uważam za miasto posiadają-ce najlepiej zorganizowany trans-port zbiorowy w Europie. Za to wy-różnienie na pewno należą się po-dziękowania dla tych, którzy ten transport w Krakowie tworzyli 135 lat temu oraz tych, którzy teraz go realizują. Przykre jest jednak to, że nie doceniają tego niektórzy mieszk-kańcy i politycy. No cóż, spojrzenie zza szyby samochodu jest spojrze-niem innym niż zza szyby tramwaju czy autobusu.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

135 lat tradycji w komunikacji miejskiej 1875-2010

17 - 18 CZERWIEC 2010 ROK, KRAKÓW

- ✓ UROCZYSTOŚĆ GŁÓWNA W TEATRZE IM. JULIUSZA SŁOWACKIEGO
- ✓ KONFERENCJA W MUZEUM INŻYNIERII MIEJSKIEJ

27 CZERWIEC 2010 ROK, KRAKÓW

- ✓ PARADA ZABYTKOWYCH AUTOBUSÓW I TRAMWAJÓW
- ✓ DZIEŃ OTWARTY ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ I AUTOBUSOWEJ

ORGANIZATORZY:



PATRON MEDIALNY:

DZIENNIK POLSKI

OBCHODY 135-LECIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Kilkutygodniowe przygotowania już się zakończyły. Goście otrzymali zaproszenia. Pora rozpocząć obchody związane z jubileuszem 135-lecia krakowskiej komunikacji miejskiej.



Fot. M. Stuch

Uroczystości prowadzić będzie m.in. Artur Dziurman

Miejszem głównych uroczystości jubileuszowych, które rozpoczną się 17 czerwca 2010 roku o godz. 10:30, będzie Teatr im. Juliusza Słowackiego przy pl. Św. Ducha 1. Swoją obecność potwierdzili najważniejsi przedstawiciele władz Krakowa z Jackiem Majchrowskim, prezydentem miasta na czele, który jest również współorganizatorem tych uroczystości. Nie zabraknie radnych, posłów i senatorów związanych z Krakowem oraz przedstawicieli organizacji, służb i firm współpracujących z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. Zaproszenia otrzymali także przedstawiciele firm komunikacyjnych z Polski i z zagranicy.

Całość uroczystości prowadzić będzie Artur Dziurman znany aktor filmowy i teatralny związany z Teatrem Bagatela (1987-1989) oraz Teatrem Starym (od 1989 roku). Pomagać mu będą: Małgorzata Krzysica aktorka Teatru Ludowego i piosenkarka

oraz znany krakauer Mieczysław Czuma. Oprawę artystyczną zapewnią krakowscy artyści: Zbigniew Wodecki, Marta Bizoń, Katarzyna Zielińska i Janusz Radek.

18 czerwca 2010 r. o godzinie 10:00 w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. Św. Wawrzyńca 15 odbędzie się konferencja pt. „Nowoczesna komunikacja w miastach zażytkowych”, w ramach której rozważane będą również następujące tematy: „Niepełnosprawni w komunikacji miejskiej” oraz „Ekologia w komunikacji miejskiej”. Są to tematy, które w dobie współczesnego, dynamicznego rozwoju polskich miast mają istotne znaczenie dla mieszkańców miejskich aglomeracji.

Patronem medialnym tego ważnego dla całego miasta wydarzenia jest „Dziennik Polski”.

Warto zaznaczyć, że koszty organizacji uroczystości jubileuszowych zostaną pokryte z wpłat firm, które zadeklarowały chęć reklamowania się podczas uroczystości jubileuszowych oraz w materiałach wydanych w związku z jubileuszem.

W ramach obchodów jubileuszowych odbędą się imprezy towarzyszące adresowane zarówno do pracowników MPK S.A. w Krakowie jak i do mieszkańców Krakowa.

26 czerwca 2010 r. na stadionie Towarzystwa Sportowego Tramwaj przy ul. Praskiej dla pracowników Spółki zostanie zorganizowany piknik rodzinny. W czasie pikniku przewidziane są różnorakie konkursy z nagrodami dla dorosłych i dla dzieci oraz występy, a także drobny poczęstunek.

Natomiast 27 czerwca 2010 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zorganizuje paradę zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej oraz otworzy do zwiedzania dla mieszkańców dwie zajezdnie: tramwajową i autobusową. Chętnych do udziału w tych imprezach serdecznie zapraszamy.

Anna Robak

NAJSTARSZY W POLSCE AUTOBUS GOTOWY DO JAZDY



Fot. T. Bielecki

I jak tu nie wierzyć w cuda. Zdarzają się, także nam. Choć może pisać powinienem w czasie przeszłym. Od tego ważnego wydarzenia upłynęło już kilkanaście lat, ale dopiero teraz możemy pokazać i pochwalić się czymś co zasługuje na miano cudu. Nie chodzi o zjawisko czy wyimaginowane wydarzenie ale o pojazd, a dokładnie autobus. Zwyczajny autobus do przewozu pasażerów. Jak nazwać zachowanie w dobrym stanie samochodu o nietypowym przeznaczeniu, który zamiast trafić do pieca, czy w ręce mechanika, który przebudowałby go na samochód ciężarowy, na kilkadziesiąt lat trafił do szopy, gdzie przetrwał w niezłym stanie zawieruchę wojenną, okres socjalizmu ze sławnymi akcjami „posesja”, czy modą na wywożenie starych pojazdów na Zachód za kilkanaście marek.

Na linii nr 1

Tym niezwykłym autobusem jest niewielki samochód o nazwie Rugby Express L będący oryginalnym egzemplarzem krakowskiego taboru autobusowego, jaki eksploatowany był w latach trzydziestych XX wieku. Pojazd o numerze podwozia 1860 zakupiony został u krakowskiego przedstawiciela firmy Durant, Rugby, Federal w Krakowie w 1929 roku. Nie trafił od razu do obsługi linii bowiem zakupione podwozie wymagało odpowiedniej zabudowy. Sprzedaż podwozi samochodów ciężarowych była typowym sposobem ówczesnej produkcji pojazdów. Na zakupionym podwoziu wyposażonym w pełny układ napędowy z silnikiem i skrzynią biegów można było zabudować dowolne wyposażenie niezbędne do prowadzenia swojej działalności. Śmieciarki, wozy straży pożarnej czy autobusy budowane były na

identycznym standardowym podwoziu. Zakupiony przez Krakowską Miejską Kolej Elektryczną SA samochód trafił do Pierwszej Wytwórni Autokaroserii i Powozów, Orlicki i Spółka. Z tą firmą Krakowska Miejska Kolej Elektryczna SA (następcą tej firmy jest obecnie MPK S.A.) współpracowała już, a jej doświadczenie zostało potwierdzone już dwa lata wcześniej przy budowie pierwszych krakowskich autobusów zabudowanych na podwoziach ciężarówek Chevroleta.

Wprowadzony jeszcze w tym samym 1929 roku do ruchu autobus Rugby rozpoczął regularne kursy na liniach, w tym na linii nr 1 kursującej spod Barbakanu do Prądnika Czerwonego.

W ciągu niespełna dwóch lat eksploatacji samochód został mocno zużyty i prawdopodobnie poważnie uszkodzony co spowodowało, że został wytypowany do remontu lub sprzedaży. Być może jego niewielka pojemność – początkowo przewidywana na 16 osób – nie odpowiadała przyjętym standardom. Kupowane 26-cio miejscowe Federale miały sukcesywnie zastępować wcześniej kupowane Duranty i Rugby. Sprzedaż uszkodzonego pojazdu wydawała się najlepszym rozwiązaniem. Zanim tego dokonano wszystkie posiadane pojazdy: cały tabor autobusowy i techniczny, wziął udział w sesji fotograficznej wykonanej z okazji 30-lecia tramwaju elektrycznego. Wśród uwiecznionych pojazdów możemy doszukać się istniejącego po dziś dzień autobusu.

Kursy Poronin – Zakopane

W sierpniu 1932 roku samochód został zakupiony przez prywatną spółkę transportową z Poronina przewożącą turystów na trasie do Zakopanego i Bukowiny Tatrzańskiej. Na

potrzeby nowej firmy samochód został nieznacznie przebudowany. W tylnej części nadwozia wycięte zostały drzwi umożliwiające wejście od tyłu (często był to wymóg ówczesnych urzędów komunikacji) a zbędne trzecie drzwi boczne zostały unieruchomione i zabite gwoździami. Zmiana wejścia do pojazdu wymagała innego ustawienia foteli we wnętrzu, w tylnej części. Koło zapasowe z tylnej ściany zostało przeniesione na dach, za kabiną kierowcy a na prawym słupku bocznym zamocowano stopnie umożliwiające wejście na dach w celu umieszczenia tam bagażu. Hamulce pojazdu dostosowano do poruszania się po górskich drogach umieszczając na tylnym moście opuszczany przez kierowcę hak. Ten rodzaj kotwicy wbijającej się w typową szutrową drogę zapewniał bezpieczeństwo podróżnych i obsługi. Autobus został przemalowany a na jego burtach na czerwonym pasie pojawił się napis: Poronin – Zakopane.

W prywatnych rękach

Prawdopodobnie we wrześniu 1939 roku chcąc uniemożliwić rekwirację pojazdu przez wojsko, pojazd został rozebrany i schowany w szopie. Ściągnięto felgi pozbawiono opon a wymontowany silnik rozebrano na części. Tak „zabezpieczony” samochód przetrwał blisko 50 lat. W połowie lat osiemdziesiątych miłośnik starej motoryzacji, Marek Zabrocki, odnalazł schowany samochód. Po długich negocjacjach udało dobić się targu i samochód został wydobyty z szopy i przetransportowany do garażu w Łodzi. Swe znalezisko Pan Marek zaprezentował miłośnikom weteranów szos próbując ustalić historię nietypowej dla Polski amerykańskiej marki, w dodatku z zabudową autobusu. Artykuł opublikowany w jednej z łódzkich gazet trafił do Krakowa, w ręce Janusza Kucharskiego, pracownika MPK, gromadzącego archiwum naszej firmy. Nie tylko odkrył szerszej publiczności pochodzenie autobusu, ale dodał do niego kolejne wątki. Jednym z właścicieli – spółki użytkującej pojazd w Poroninie – był krewny Pana Janusza. W domowym albumie znalazły się też zdjęcia z eksploatacji pojazdu z lat trzydziestych. Nie ma wątpliwości, że chodzi dokładnie o ten sam samochód. Na jego chłodnicy widoczna jest cementowa plomba, identyczna jaka zachowała się po dziś dzień. Nie było mowy o sprzedaży pojazdu, a Pan Marek, znalazca auta, zabierał się za remont tego nietypowego jak na prywatne zbiory wehikułu.

Po wielu latach ponownie podjęto starania o powrót samochodu do pierwszego właściciela. W 2001 roku nawiązano ponownie kontakt z Panem Markiem starając się nie tyle przekonać do sprzedania samochodu, ale do jego remontu i ustawienia w Krakowie, w siedzibie MPK. Samochód stał w strzeżonym garażu, ale w trakcie przerwano go remontu, czemu nie można się dziwić bowiem naprawa starego i dużego samochodu wymaga nie tylko odpowiednich środków ale także sił i zaplecza. Po wielu spotkaniach, po blisko sześciu latach Pan Marek zdecydował się sprzedać swoje znalezisko sprzed lat. Do takiej decyzji skłoniły go między innymi wspaniale odbudowane i czynne autobusy: Jelcz Mex272 z przyczepą, Nysa N59M i jedyny istniejący San H01B, a przede wszystkim gwarancja, że auto nie trafi do zatechłych



Fot. J. Kołodziej

Prace przy odnowieniu zabytkowego autobusu prowadzono w trzech etapach

muzealnych magazynów by tam latami być poddawany „badaniom substancji” dobrze ukrytym przed wzrokiem zainteresowanych. Trudno ukryć, że przedstawicielom MPK zależało na sprowadzeniu pojazdu do miejsca jego pierwotnego stacjonowania. To przecież ten sam niemal pierwszy autobus, dzięki któremu dziś w Krakowie jest prawie 500 nowoczesnych autobusów przewożących codziennie steki tysięcy pasażerów i ponad 80-letnia historia komunikacji autobusowej.

Znów w Krakowie

W styczniu 2007 roku auto zostało przewiezione do Krakowa. W nowym miejscu stacjonowania dokonano dokładnego przeglądu części, które zdemontowane zostały wiele lat temu a także przeglądnięto szczegółowo nadwozie, by móc wybrać najlepszą formę remontu. Oryginalna blacharka pojazdu zachowała się prawie w całości, choć wymagała ingerencji. Drewniana konstrukcja poddana musiała być zmianom bo wieloletnia eksploatacja i czas naruszyła połączenia niekonserwowanego jesionowego drewna. Rama pojazdu była w stanie dobrym, ale wymagała zabiegów konserwacyjnych. Mechanizmy bez względu na stan musiały być poddane szczegółowym oględzinom i regeneracji. Brakowało zdemontowanych elementów silnika: kolektora, gaźnika i rozrusznika. Renowację pojazdu podzielono na trzy etapy: pierwszy to odbudowa nadwozia na zregenerowanym podwoziu, drugi to uruchomienie silnika i mechanizmów napędowych. Najtrudniejszy jest etap trzeci. Nigdy niekończące się przywracanie do pierwotnego wyglądu i dbanie o najdrobniejsze szczegóły odpowiadające pojazdowi z okresu jego eksploatacji.

Niemal każdy najdrobniejszy element został rozebrany i poddany czyszczeniu i konserwacji, równocześnie trwały poszukiwania brakujących elementów. Rama, felgi oraz wszystkie blachy nadwozia poddano piaskowaniu. Do wyczyszczonej ramy ponownie montowano elementy mechaniczne. Po wypoziomowaniu elementu nośnego ustawiono drewniane nadwozie. Dopiero teraz mogła rozpocząć się renowacja elementów drewnianych. Po wzmocnieniu węzłów pojazd ustawiono na kołach. Brakujące, wydawałoby



Fot. J. Kołodziej

Początkowy etap renowacji Rugby

się nietypowe opony z powrotem można kupić i dziś, a ich cena nie odbiega od ceny typowych opon stosowanych we współczesnych pojazdach. Montaż elementów blacharskich wymagał nieco zachodu. Stara oryginalna blacha wytrzymała próbę czasu i nie poddała się korozji. Skład chemiczny stali sprzed 80 lat nie pozwolił na jej perforację ale wpłynął na jej wytrzymałość. Spora część blach była popękana i nosiła liczne ślady dawnych napraw.

Wyposażenie wewnętrzne wymagało renowacji. Nie zachowała się wykładzina podłogi a obicie ścian bocznych było mocno zdewastowane. Skórzane siedzenia trzeba było obić materiałem na nowo. Tak wiekowa i niekonserwowana skóra nie nadawała się do użytku, ale stanowiła dobry wzór do odtworzenia. Ramy foteli można było wykorzystać ponownie.

Po roku prac samochód nie wyglądał imponująco, ale dużymi krokami zbliżał się czas, w którym w remontowanym pojeździe zaczyna przybywać elementów i powoli z setek małych urządzeń i części tworzony jest znów jeden duży autobus. Nieocenioną pomoc przy renowacji pojazdu okazali amerykańscy miłośnicy samochodów marki Durant. Dzięki ich pomocy udało się zdobyć wszelkie oryginalne elementy silnika i jego osprzętu. Dzięki nim do Krakowa trafiły: rozrusznik, kolektor wydechowy, wewnętrzne przewody rozprzewadzające i miska olejowa oraz schematy i instrukcje napraw i utrzymania samochodu. Wszystkie elementy mimo swojego wieku były w nienagannym stanie i po ich konserwacji z powrotem trafiły do samochodu. Formą zapłaty było słowo – dziękuję. Na samym końcu dotarł gaźnik i jest to jedyna nowa część w silniku, ale typ tego urządzenia jest identyczny jak kiedyś stosowany. Fabryka zachowała technologię wytwarzania i raz do roku lub rzadziej wytwarza te niezbędne w silniku benzynowym elementy.

Dopuszczony do ruchu

We wrześniu 2009 roku, po siedemdziesięciu latach, dzięki przeprowadzonemu remontowi silnik został ponownie uruchomiony. Ostatecznie, po wpisaniu samochodu do rejestru zabytków w kwietniu bieżącego roku, po przeprowadzeniu badań technicznych, został dopuszczony do ruchu.

Biało-niebieski Rugby jest najstarszym zachowanym autobusem w Polsce. I choć w niektórych europejskich kolekcjach znajdują się starsze obiekty to i tak nasz pojazd należy do unikatów. Trzeba podkreślić, że burzliwa historia naszego kraju nie sprzyjała zachowaniu starych samochodów a autobusów w szczególności. W okresie wojny trafiały wprost na linię frontu często kończąc tam swój żywot. W okresie socjalizmu zużyty autobus musiał być bezwzględnie zniszczony a prywatna osoba mogła tylko marzyć o takim pojeździe. Doszły do tego liczne obowiązkowe likwidacje starych pojazdów („akcja posesja”), które przetrzebiły ilość wspaniałych automobili.

Wyremontowany Rugby jest kolejnym autobusem jaki został przywrócony do pierwotnej świetności i stanowi wspaniałe uzupełnienie krakowskiej kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej (spora część znajduje się w Muzeum Inżynierii Miejskiej). I choć wiele z zachowanych autobusów pochodzi z lat siedemdziesiątych to dzięki temu pierwszemu możemy zobaczyć jak na przestrzeni lat zmieniały się nie tylko konstrukcje, ale i warunki podróżowania. Dziś niska podłoga, klimatyzacja, wygodne siedzenia bez konieczność trzymania kolan pod brodą staje się standardem. Właściciele busów, konkurujący z miejskim przewoźnikiem, tak chętnie wychwalani przez niektórych, zapewniają dokładnie taki sam komfort podróży jaki MPK zapewniało 80 lat temu. To doświadczenie zobowiązuje, a inni niech biorą przykład.

Jacek Kołodziej

Rugby Express L

William Crapo Durant – pionier amerykańskiej motoryzacji, założyciel i długoletni szef General Motors Company (GMC), który doprowadził do wykupienia i rozwoju marek Chevrolet, Ford, Cadillac, Oldsmobile. Po odejściu z GMC założył nową firmę pod nazwą Durant Motors zajmującą się produkcją samochodów tanich i dostępnych dla przeciętnego użytkownika: Star, Flint, Rugby, Durant a także lepiej wyposażonych De Vaux, Frontenac, Locomobile, Dort. W ciągu 10 lat istnienia jego kilka fabryk znajdujących się w Stanach Zjednoczonych, Afryce i Australii wyprodukowały blisko 600 tysięcy samochodów trzech podstawowych marek. Krach giełdy w 1929 roku i ogólnoswiatowy kryzys doprowadził do upadku firmy, która swą upadłość ogłosiła ostatecznie w 1935 roku.

Pojazdy marki Rugby produkowane były przez fabrykę Durant na rynek europejski i australijski. W 1928 roku rozpoczęto produkcję samochodów ciężarowych i podwozi przeznaczonych na pojazdy specjalne. W ciągu dwóch lat produkcji serii Rugby Trucks wytworzono zaledwie 1928 samochodów Rugby - krakowski pojazd należy do tej grupy samochodów. Od 1930 roku te same pojazdy wytwarzane były pod nazwą Durant 60 i także były użytkowane przez Krakowską Miejską Kolej Elektryczną SA.

Ostatni samochód wyprodukowany przez fabrykę Duranta, już przerobiony z autobusu na pojazd ciężarowy, został skreślony z inwentarza MPK około 1958 roku.



Kraków Rondel i brama Floryańska - Florianertor und Bastei.

ELEKTRYCZNY TRAMWAJ W KRAKOWIE – CZYLI KOLEJNA CZĘŚĆ HISTORII KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Tramwaj konny wprowadzony na ulice Krakowa w 1882 roku nie mógł stanowić podstawy komunikacji nowoczesnego, intensywnie rozwijającego się miasta. Już w momencie wprowadzenia tego środka publicznej lokomocji stanowił nieco przestarzałe rozwiązanie. W wielu miastach Europy rozwijały się zupełnie inne systemy tramwajowe: parowe, gazowe, elektryczne osiągając bardzo dobre wyniki i zyskując sobie wielu zwolenników. Aspiracje Krakowa i jego mieszkańców postrzegających swe niewielkie, bo mieszczące się zaledwie w obrębie Plant, miejsce zamieszkania jako pępek świata, były niewątpliwie duże. Owszem, tramwaj konny przewoził pasażerów do dworca czy w niedzielę za miasto do Parku Krakowskiego na wypoczynek, ale sposób jego napędu odbiegał znacznie od tych spotykanych w innych miejscach. Nie nadążał za zmianami technologicznymi i przede wszystkim modą.

Temat zmiany sposobu napędu tramwaju poruszony był już przez miejskich specjalistów w 1895 roku, w czasie debaty nad rozbudową pierwszej linii tramwaju konnego. Niestety, wobec braku porozumienia w tej kwestii z Towarzy-

stwem Tramwajowym należało plany zmiany siły pociągowej odłożyć na później. Wpierw należało wybrać odpowiednie medium.

Przyjmując pociągi parowe jako przestarzałe lub posiadające sporą ilość wad pozostawiono oprócz zasilania gazowego zasilanie elektryczne. Nie było wątpliwości, że napęd za pomocą prądu wykazuje największe możliwości rozwoju i jego wykorzystania spośród innych dostępnych systemów, ale pozostawał dobór źródła zasilania: akumulatory lub sieć zewnętrzna - napowietrzna lub podziemna.

Ugrupowania konserwatywne starały się odrzucić możliwość zasilania wagonów z sieci jezdnej uważając, że zainstalowanie słupów i sieci trakcyjnej spowoduje oszpecenie ulic Krakowa, w którego uporządkowanie włożono tyle trudu i środków. Pieniądz, a dokładnie najniższe koszty budowy tramwaju zasilanego z sieci napowietrznej, przeważały ostatecznie w wyborze odpowiedniego systemu napędu. Pozostało tylko przekonać prywatnego właściciela do inwestycji, dla którego jakakolwiek zmiana stanowiła niepotrzebny koszt.

W sukurs przyszły państwowe przepisy, które zobowiązywały zagranicznych inwestorów do powoływania lokalnych oddziałów z siedzibą w miejscu działania. W wyniku wprowadzenia tego przepisu dotychczasowe Towarzystwo Tramwajowe mające swoją siedzibę w Brukseli zmuszone zostało do utworzenia w Krakowie nowej firmy z miejscową siedzibą. W wyniku tych zmian powstaje nowe przedsiębiorstwo, które przyjmuje nazwę Krakowska Spółka Tramwajowa Towarzystwo Akcyjne z siedzibą w Krakowie (KST). Dotychczasowy użytkownik linii tramwajowych w październiku 1896 roku zwrócił się do Rady Miasta z wnioskiem o przeniesienie wszelkich praw na nową firmę. Dla gminy był to sposób wymuszenia zmian w zawartym kilkanaście lat wcześniej kontrakcie. W wyniku negocjacji ustalono, że KST miała się zająć rozbudową dotychczasowych linii tramwajowych, przebudową istniejących i przystosować je do obsługi nowym elektrycznym tramwajem. W dniu 7 maja 1900 roku podpisano stosowną umowę: w której ujęto także mające powstać niebawem linie tramwajowe: Rynek - Rogatka Łobzowska, Rynek przez ul. Sienną - Starowiślną i Dieta, Rynek - Przystanek Zwierzyniec, Rynek przez ulicę Sławkowską i Długą, ul. Podwale przez ulicę Wolską do Parku Jordana.

Sieć trakcyjna na linii

Ustalono zostały także warunki dotyczące elektryfikacji broniące interesów mieszkańców, ale również pozwalające na stosowanie rozwiązań odpowiednich dla Spółki. Wśród kilku najważniejszych założeń było „*zastrzeżenie nietykalności*” Bramy Floriańskiej przy jednoczesnym zezwoleniu na obniżenie samej ulicy o 25 cm w rejonie muru w celu zmieszczenia pod sklepieniem bramy tramwaju sieci trakcyjnej jak i odbieraka prądu. Stawiane słupy trakcyjne mogły być wyłącznie stalowe wykonane na kształt rur. W rynku nie zezwolono na postawienie masztów stojących na zewnątrz torowiska mających podtrzymywać przewody poprzez poprzeczne zawieszki z lin. Jednocześnie gmina zagwarantowała sobie prawo mianowania dwóch członków Rady Nadzorczej Spółki, by w przyszłości mieć choć niewielki wpływ na działalność przedsiębiorstwa.

Niemal natychmiast przystąpiono do realizacji podjętych zobowiązań. W pierwszej kolejności wywieszono sieć trakcyjną na istniejącej linii użytkowanego nadal tramwaju konnego. Równocześnie na terenie zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca przystąpiono do budowy nowej hali oraz do budowy elektrowni mającej niebawem rozpocząć produkcję prądu na potrzeby tramwaju.

Elektryczny tramwaj przyjeżdża

Pierwszy wagon nowej kolei elektrycznej został przywieziony w styczniu 1901 roku a dwa dni później przeprowadzone zostały jazdy próbne. W ciągu następnych kilku dni próby gromadziły wzdłuż zelektryfikowanych torów tłumy ciekawych krakowian. Dzwonek elektrycznych wagonów przejeżdżających pojazdów alarmował

lokatorów kamienic wyglądających ciekawsko przez okna swych mieszkań. W próbnych jazdach uczestniczyli zarówno przyszli motorowi, ale także inżynierowie tramwaju. Prowadzone jazdy miały na celu nie tylko poznanie wagonu i sprawdzenie jego możliwości i jakości wykonania, ale przed wszystkim naukę personelu mającego niebawem prowadzić wagony. Założony plan dostawy wszystkich wagonów do końca stycznia nie powiódł się. Do połowy lutego dostarczono zaledwie sześć tramwajów tłumacząc się kłopotami z dostawą wyposażenia elektrycznego. Niemniej w warsztatach tramwaju prowadzono pospieszne prace przy wagonach kolei konnej. Zgodnie z przyjętymi założeniami wagony tramwaju konnego po odpowiednim przystosowaniu miały służyć nadal jako wozy przyczepne do tramwajów elektrycznych. Adaptacja wagonów wymagała nie tylko założenia instalacji elektrycznej do oświetlenia, nowego rodzaju hamulców, ale także gruntownego odnowienia.

Z początkiem marca w Krakowie były już wszystkie z zamówionych siedemnastu wagonów kolei elektrycznej. Spełnienie tego warunku pozwalało zgłosić budowę do odbioru przez przedstawiciela ministerstwa. 13 marca liczna komisja dokonała ostatecznego przeglądu całej inwestycji i dopuściła tramwaj elektryczny do ruchu z pasażerami.

Uroczyste otwarcie linii

W dniu 16 marca 1901 roku o godzinie 9.00 rano Prezydent Miasta Józef Friedlein zaprosił na otwarcie linii całą Radę Miasta oraz wielu gości, którzy po próbnej jeździe mieli obejrzeć urządzenia elektryczne znajdujące się w obiektach na ul. św. Wawrzyńca. Pierwsza jazda elektrycznymi tramwajami przy ogromnym zainteresowaniu krakowian odbyła się bez przeszkód. Następnego dnia od godziny 11.00 pierwszy tramwaj elektryczny został udostępniony mieszkańcom Krakowa. Zainteresowanie kursującymi wagonami było bardzo duże. W pojazdach panował ogromny ścisk i mimo doczepionych przyczepek przystosowanych do tramwaju elektrycznego z tramwaju konnego, na wielu przystankach nie można było wsiąść do wozów. Nie tylko tramwaj budził zainteresowanie, ale jego wyposażenie. Widok lamp elektrycznych nie należał do powszechnych w Krakowie. Choć niektóre bogatsze domy w mieście oraz Teatr im. Słowackiego posiadały małe elektrownie wytwarzające prąd na własne





w tym dodatkowe przyczepne. Sprawdzian wypadł pomyślnie. Kilka dni później linię do parku zamknięto dla ruchu na okres zimowy ku niezadowoleniu wielu mieszkańców. Wozy miały kursować jedynie w dni świąteczne i niedziele, a codziennie dopiero od maja następnego roku. Wraz z oddaniem do ruchu nowych tras długość eksploatowanych przez Krakowską Spółkę Tramwajową linii wzrosła z 4.359 m do 9.473 m.

Kolej elektryczna cieszyła się dużym powodzeniem. Ilość przewiezionych pasażerów rosła z każdym rokiem. Mimo wzrastających potrzeb przewozowych nie czyniono żadnych starań w celu rozbudowy sieci. Osiągnięte liczby odnoszące się do długości toru, liczby taboru czy ilość rozjazdów przez najbliższe lata nie zmieniły się, a Kraków powoli rozrastał się. Przeszkody jakie ograniczały rozwój terytorialny powoli ulegały likwidacji. Faktu rozbudowy miasta i wystąpienia nowych potrzeb przewozowych nie chciały dostrzec władze KST – firmy należącej do prywatnego właściciela, dla której ważniejszą sprawą było osiągnięcie odpowiedniego dla akcjonariuszy zysku niż wywiązanie się z zapisów umowy dotyczącej rozbudowy sieci.

potrzeby i lampy elektryczne można było tam zobaczyć to na ulicach Krakowa w powszechnym użyciu stosowane były lampy gazowe.

Uruchomienie tramwaju elektrycznego wprowadziło Kraków do niewielkiego grona miast Austrii eksploatujących kolej elektryczną. Było nobilitacją miasta i dowodem jego szybkiego rozwoju kierowanego przez samorząd.

Zaciekawienie tramwajem, mimo początkowych obaw, nie mijało. Frekwencja pasażerów rosła z każdym miesiącem. Osiągane profity w korzystnym świetle stawiały przyszłość całego przedsięwzięcia. Duże zainteresowanie przewozami spowodowało, że w szybkim czasie rozpoczęto prace nad wdrożeniem do realizacji przyjętych zobowiązań z maja 1900 roku. Ostatecznie trzy spośród przyjętych projektów dogłębnie przeanalizowano i zatwierdzono do budowy w dniu 7 grudnia 1901 roku. W styczniu następnego roku ogłoszono, że niezbędne materiały do budowy zostały już zgromadzone, a w marcu 1902 firma Schuckert ogłosiła przetargi na roboty ziemne, układanie bruków i szyn nowych linii na ulicach Krakowa. Niemniej roboty przy budowie rozpoczęły się dopiero w czerwcu od prac przy ulicy Długiej.

W październiku 1902 roku trwały intensywne prace wykończeniowe. Powieszono nawet tablice przystankowe, a na dotychczasowych liniach prowadzono szkolenie nowych motorowych bowiem zwiększenie ilości linii wymagało zarówno zakupu dodatkowego taboru, jak i wynajęcia nowych pracowników do obsługi wozów i pasażerów.

Odbiór linii po wielokrotnych przesunięciach terminu ustalono ostatecznie na podstawie umowy na dzień 22 października 1902 roku. Wreszcie po wielu utarczkach słownych jak i technicznych, budowane linie oddano do użytku publicznego w dniu 25 października 1902 roku.

Rośnie liczba pasażerów

Po uroczystym otwarciu rozpoczął się normalny ruch, w którym jak to zwykle bywa, w pierwszych jazdach brało udział wielu ciekawskich. Największą frekwencję odnotowano na linii do Parku Jordana, tym bardziej, że uruchomienie miało miejsce w sobotę. Egzaminem dla całej sieci tramwaju było zbliżające się Święto Zmarłych. Dla rozładowania wzmożonego w tym okresie ruchu uruchomiono wszystkie wozy

dów przez najbliższe lata nie zmieniły się, a Kraków powoli rozrastał się. Przeszkody jakie ograniczały rozwój terytorialny powoli ulegały likwidacji. Faktu rozbudowy miasta i wystąpienia nowych potrzeb przewozowych nie chciały dostrzec władze KST – firmy należącej do prywatnego właściciela, dla której ważniejszą sprawą było osiągnięcie odpowiedniego dla akcjonariuszy zysku niż wywiązanie się z zapisów umowy dotyczącej rozbudowy sieci.

Miasto głównym udziałowcem

Sprzeciwiając się takiej postawie, przy braku stosownego kapitału w kasie miasta na ewentualny wykup akcji spółki, próbowano zmniejszyć wpływający z Krakowa kapitał. Władze Krakowa oddając wiele lat wcześniej w ręce prywatnego inwestora możliwość decydowania o kierunkach rozwoju tramwaju teraz, chcąc zmienić sytuację, musiały zainwestować znacznie więcej. Jedynym sposobem było doprowadzenie do wykupu akcji spółki przez gminę. W ten sposób miasto stałoby się właścicielem tramwaju, miałoby wpływ na jego rozbudowę, a dochód pozostałby w Krakowie. Był to jedyny sposób na wyeliminowanie obcego kapitału. Spory pomiędzy stronami prowadzone były przez wiele lat. Ostatecznie zakończono je zwycięstwem gminy w 1910 roku. Spółka Tramwajowa zdecydowała się odsprzedać 95% akcji firmy gminie Kraków. W wyniku tej operacji miasto stało się głównym udziałowcem firmy. Nowopowołana Rada Nadzorcza Spółki opracowała plany stopniowego wprowadzenia do eksploatacji nowego pojemnego taboru, przebudowy dotychczasowych linii jednotorowych na dwutorowe w celu uniknięcia nieregularności ruchu. Sporządzono także projekty przebudowy istniejących torów wąskich o szerokości 900 mm na tory normalne o szerokości 1435 mm oraz taką rozbudowę sieci by obejmowała ona także gminy do Krakowa w tym czasie przyłączone.

Linie tramwajowe wąskotorowe oparte na rozstawie 900 mm pochodzącym z tramwaju konnego miały być w stosunkowo krótkim czasie przebudowane na linie normalnotorowe. Do czasu ich modernizacji miały być eksploatowane na równi z nowymi tramwajami normalnotorowymi.

Jacek Kołodziej
Fot. ze zbiorów K. Meyera

ZAJEZDNI W NOWEJ HUCIE ŚWIĘTUJE 45 LAT ISTNIENIA

Budowa kombinatu metalurgicznego wraz z nową robotniczą dzielnicą Nowa Huta spowodowała rozwój komunikacji zbiorowej w tym rejonie.

W 1952 roku uruchomiono linię nr 5, łączącą bezpośrednio centrum Krakowa z Nową Hutą, a wkrótce potem powstały następne linie, już w obrębie tej dzielnicy. Od początku było wiadomo, że konieczna będzie budowa nowej zajezdni, choćby po to, aby skrócić czas dojazdu składów wyjeżdżających na linię.

Niestety okres lat 50-tych niechlubnie zapisał się w dziedzinie rozwoju zaplecza technicznego komunikacji miejskiej w Krakowie. Nastąpiła stagnacja, zastój w inwestowaniu w zajezdni, przy ciągle rosnącym zapotrzebowaniu na usługi przewozowe. Na skutek wstrzymania inwestycji doszło nawet do tego, że pod koniec dekady część wagonów tramwajowych po zakończeniu kursów nie zjeżdżała do zajezdni, lecz „nocowała” na pętlach tramwajowych. Taki przymusowy postój na końcówkach miał miejsce m.in. na pętlach w Cichym Kąciku, pod Kombinatem i na Rondzie Mogiłskim. Wszystko to z powodu braku miejsc postojowych w zajezdniach. Sytuacja jeszcze bardziej się pogłębiła z chwilą przejścia zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca przez trakcję autobusową.

Początek budowy

Długo dojazdy z zajezdni położonej na przeciwległym krańcu miasta sprawiały obsłudze i pasażerom spore kłopoty. Stan techniczny wagonów pozostawionych na pętlach pozbawionych odpowiednich przeglądów i codziennego sprzątania szybko się pogarszał. Wraz ze zwiększającymi się dostawami nowych wagonów wyposażonych w nowe sprzęgi, ich eksploatacja na liniach obsługiwanych innymi starszymi wagonami była utrudniona.

Decyzja o budowie zajezdni zapadła w 1958 roku, ale do zakończenia budowy jak zwykle musiało minąć sporo czasu. Pierwotnie w planach zajezdnię zlokalizowano w okolicach Łegu i Czyżyn, jednakże z powodu nieodpowiednich warunków terenowych wyrysowano ją ponownie w okolicach Kopca Wandy przy drodze Mogiła – Cło. Skompletowano wymaganą dokumentację techniczną, uzgodnienia, decyzje i pozwolenia niezbędne do rozpoczęcia budowy, która miało nastąpić w kwietniu 1959 r. W marcu 1959 roku MPK jako inwestor musiało wstrzymać rozpoczęcie inwestycji. Na drodze stanęła decyzja o przeznaczeniu terenu planowanej zajezdni pod rozbudowę Huty im. Lenina.

Ówczesne władze rozważały kolejne, nowe lokalizacje dla zajezdni tramwajowej takie jak Mogiła (za klasztorem), czy bliżej nie określone dwie lokalizacje „na północ od centrum administracyjnego Huty”.

Latem 1960 r. Przedsiębiorstwo Budowy Huty im. Lenina rozpoczęło pierwsze prace przygotowawcze – budowę drogi w Krzesławicach dla potrzeb nowej inwestycji w zaplecze techniczne MPK – zajezdnię tramwajową Nowa Huta. Plan realizacji inwestycji zakładał termin zakończenia budowy z końcem 1963 r.

Uruchomienie zajezdni

Ostatecznie 15 czerwca 1965 r. z nowowobudowanej zajezdni wyjechał pierwszy tramwaj. Do nowohuckich obiektów, obsługujących trasy dzielnicy trafiły wszystkie wagony typu N, eksploatowane w Krakowie. Do obsługi Krakowa pozostały wyłącznie wagony przedwojenne. Dostarczona ilość wagonów nowych i używanych dość szybko sprawiła, że zabrakło miejsca postojowego na placu. Teren, jaki zajmuje zajezdnia, przewidywał rozbudowę zarówno placu postojowego jak i infrastruktury technicznej. Zaznaczyć należy, że w momencie uruchomienia nowego obiektu po terenie dzielnicy Nowa Huta kursowały oprócz wyżej wymienionych linii tramwaje nr 4,16 i 20. Około 1968 r. wybudowano trzecią wiązkę postojową, położoną w bezpośrednim sąsiedztwie hali. Na tych torach, rok później zaprezentowano dziennikarzom krakowskich gazet pierwsze „szybkobieżne” wagony przegubowe (typu 102N).

Z początkiem lat siedemdziesiątych przystąpiono do zagospodarowywania terenu będącego swoistą pustynią, pozostawianą po budowniczych. Rozpoczęto nasadzenie drzew dookoła całej zajezdni i wzdłuż ogrodzenia, a wewnątrz zajezdni, pomiędzy torami urządzono skwer, obsadzony ozdobnymi krzewami i drzewami. W 1972 r. powstała sadzawka z rybami, która wraz z otaczającą zielenią tworzy miły zakątek.

Pierwsze 105-tki

Zajezdnia obsługiwała najnowszy tabor produkowany przez jedyną polską fabrykę. Wszystkie wagony przegubowe, które z uwagi na ich liczbę obsługiwały najbardziej obciążone linie (m.in. 4, 9, 22) stacjonowały w zakładzie Taboru Nowa Huta, jak wówczas określano stację. W kwietniu 1975 r. do zajezdni przywiezione zostały pierwsze nowoczesne i użytkowane po dzień dzisiejszy wagony typu 105N (popularnie nazywane akwariami). Systematycznie pozbywano się starego taboru przekazując wyeksploatowane wagony do podgórskiej zajezdni. Ostatnie wagony typu N z zajezdni Nowa Huta skierowano do obsługi linii w dniu 25 października 1980 r.



W 1981 r. przystąpiono do rozbudowy infrastruktury na terenie zajezdni. Niemal w tym samym czasie powstały cztery inwestycje: obok hali napraw wybudowano szatnie pracownicze mieszczące większość z ponad 300 pracowników zaplecza zaplecza zatrudnionych bezpośrednio przy obsłudze wagonów (elektrycy, mechanicy), myjnia pojazdów, dzięki której po wielu latach starań usunięto prowizoryczną myjnię z hali napraw, akumulatornia oraz hala SO₂ – nieduży obiekt

powstawania. W ich wyniku MPK w Krakowie zostało skreślone z czarnej listy zakładów zaturawiających środowisko naturalne. W Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie, choć mającej mały wpływ na środowisko, także podjęto przedsięwzięcia ograniczające wpływ na otoczenie wykonując modernizację ogrzewania i likwidację kotłowni poprzez wykorzystanie ciepła z sieci miejskiej.

W 2004 r. do eksploatacji zostają skierowane zakupione w Wiedniu używane wagony E1. Choć zewnętrznie podobne do tramwajów norymberskich, wewnątrz kryją wiele rozwiązań plasujących je na dobrym poziomie bezpieczeństwa i zastosowanych rozwiązań technicznych.

EU8N do Nowej Huty

W 2008 r. do Nowej Huty zostały przekazane wagony N8 zakupione przez MPK S.A. w Norymberdze. Wagony obsługiwały linię czasową nr 72 uruchomioną na okres przebudowy R. Grzegórzeckiego. Tramwaje N8 to wagony dwukierunkowe, z drzwiami po obydwu stronach, z niskopodłogowym członem środkowym. Trasa linii w al. Pokoju zakończona była tzw. przejazdówką (brak klasycznej pętli objazdowej), stąd też decyzja o skierowaniu tego typu taboru do obsługi linii i utrzymanie komunikacji tramwajowej w al. Pokoju. Swoj krótki epizod w obsłudze linii 72 znalazł również wagon E6 (zakupiony w Wiedniu) obsługiwany technicznie i eksploatacyjnie przez Stację i Zajezdnię w Nowej Hucie.

W chwili obecnej trwają prace związane z wprowadzeniem do ruchu zmodernizowanego wagonu E6, który po przebudowie oznaczony został symbolem EU8N. Zasadnicza modernizacja polega na wprowadzeniu w konstrukcję wagonu dodatkowego, niskopodłogowego członu. Zmiana ta z pewnością polepszy komfort podróżowania pasażerom z problemami ruchowymi, osobom starszym, poruszającym się np. na wózkach inwalidzkich. Docelowo MPK S.A ma zamiar wprowadzić do ruchu 25 wagonów typu EU8N. Eksploatacja tych wagonów przewidziana jest przez zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie. Wprowadzanie do ruchu nowego typu wagonu pociąga za sobą zmiany w strukturze taboru Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Stopniowo nadchodzi zmierzch eksploatacji liniowej wagonów typu GT6. Po 15 latach służby liniowej wagony te są stopniowo kasowane. Tramwaje w najlepszym stanie technicznym są planowane do utrzymania w eksploatacji jeszcze przez około 2-3 lata. Dzisiejsza zajezdnia w Nowej Hucie obsługuje 214 wagonów (105N – 93 szt., E1 – 67 szt., GT6 – 3 szt., C3 – 43 szt., N8 – 5 szt.).

W ciągu czterdziestu pięciu lat eksploatacji obiektu ilość wagonów w zasadzie nie zmieniła się, choć ich łączna długość wzrosła niemal dwukrotnie. Niestety od kilku lat systematycznie rośnie średnia wieku posiadanego taboru. Mimo pozbycia się najstarszych pojazdów pochodzących z lat pięćdziesiątych średnia wieku osiągnie niebawem 30 lat. Do obsługi tego leciwego taboru zatrudnionych jest 115 pracowników (prawie czterokrotnie mniej niż pracowników pracujących przed kilkunastu laty przy dużo młodszych wagonach).

Krzysztof Utracki, Jacek Kołodziej



Fot. S. Gawliński

przeznaczony do napraw wypadkowych i remontów taboru.

Wymagania w stosunku do niezbędnych dla zaspokojenia potrzeb ruchowych pojazdów były ogromne. Kombinat hutniczy zatrudniający kilkanaście tysięcy osób w godzinach szczytu powodował trudne do przewiezienia potoki pasażerów. Nowohucka zajezdnia jako jedna z pierwszych w Polsce skierowała podwójne składy pociągów złożonych z wagonów przegubowych, a na początku lat osiemdziesiątych składy potrójne wagonów 105N.

Modernizacja ogrzewania

W październiku 1989 r. do zajezdni w Nowej Hucie trafiły zakupione w Niemczech używane wagony tramwajowe typu T4 i B4. Składy te zostały skierowane do obsługi linii 5 i 2. Zakupione wagony mimo swego wieku pod wieloma względami technicznymi przewyższały posiadany tabor. W 1995 r. do obsługi linii skierowane zostają kolejne wagony pochodzące z Norymbergi – młodsze o kilka lat od wagonów czteroosiowych tramwaje przegubowe GT6. Ich wprowadzenie do ruchu pozwoliło na stopniowe wycofywanie z eksploatacji zużytych tramwajów przegubowych typu 102 na polskiej produkcji. W następnych latach skierowano do ruchu kolejne otrzymywane wagony eksploatując je razem z wagonami doczepnymi B4.

W połowie lat dziewięćdziesiątych podjęto liczne działania, mające na celu zmniejszenie ilości zanieczyszczeń emitowanych przez przedsiębiorstwo w różnych miejscach ich

KRAKOWSKA KOMUNIKACJA WZOREM DLA INNYCH EUROPEJSKICH MIAST

Z doświadczeń krakowskiego MPK S.A. chcą korzystać bułgarskie i rumuńskie miasta. O tym jak rozwijać transport miejski mówił w dwóch miastach: Burgas i Bukareszcie Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK S.A. w Krakowie, wiceprezydent UITP a jednocześnie przewodniczący Zgromadzenia Lekkich Kolei w tej organizacji.

BURGAS: jak zdobyć unijne pieniądze?

W marcu eksperci z całego świata zostali zaproszeni do bułgarskiego miasta Burgas, aby podzielić się swoimi doświadczeniami związanymi z przygotowaniem i realizacją unijnych projektów transportowych.

- Każdy zdaje sobie sprawę, że zdobycie unijnych pieniędzy na finansowanie inwestycji transportowych nie jest proste. To czy uda się takie środki pozyskać zależy przede wszystkim od dobrego projektu – mówi Zbigniew Palenica, pierwszy Polak w zarządzie UITP.

BUKARESZT: Czy Polska ma szansę na unijne pieniądze po 2010 roku?

Jak powinna wyglądać europejska polityka spójności? Na co powinny być przeznaczane unijne środki po 2020 roku? Czy jest szansa, że po 2020 roku pieniądze z Unii Europejskiej trafią do Polski, a tym samym do Krakowa? To główne zagadnienia nad jakimi zastanawiali się eksperci podczas konferencji zorganizowanej w stolicy Rumunii. Swoją głos w tych kwestiach zabierali m.in. Danuta Hübner, przewodnicząca Komitetu Rozwoju Regionalnego w Parlamencie Europejskim,

Wojciech Zajączkowski, ambasador Polski w Rumunii, Stefan Ciobanu, minister finansów w Rumunii, a także Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK S.A. w Krakowie.

- Wnioski jakie przyniosła ta konferencja były bardzo korzystne dla Polski. Jednoznacznie oceniono, że polityka regionalna UE przyniosła bardzo dużo dobrego i powinna być nadal kontynuowana. Potwierdziło się także to, że po 2020 roku Polska nadal ma spore szanse na unijne pieniądze. A to oznacza, że trafią one także do Krakowa – stwierdził Zbigniew



Fot. I. Hyra

Spotkanie unijnych ekspertów odbyło się także w Krakowie w 2008 roku.

Podczas seminarium, w swoim wystąpieniu Zbigniew Palenica omówił rolę umowy przewozowej zawartej między władzami Krakowa a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w zdobyciu pieniędzy z unijnych funduszy. W Krakowie suma pozyskanych środków przekroczyła już 500 mln zł. Zwracał również uwagę na korzyści i możliwości jakie daje finansowanie tzw. miękkich projektów transportowych. Jednym z takich projektów w Krakowie jest bardzo popularna usługa Tele-busa.

Dla władz bułgarskiego miasta wiceprezes krakowskiego MPK S.A. pełnił także rolę konsultanta. Doradzał w sprawie audytu i pomagał w uporządkowaniu zadań wchodzących w skład projektu: „Zintegrowany transport publiczny w Burgas”.

Palenica, który w Bukareszcie mówił o zrealizowanych przez MPK S.A. unijnych projektach transportowych.

Marek Gancarczyk

Co to jest UITP?

Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (UITP) jest ogólnosiwiatową organizacją zrzeszającą ponad 3800 podmiotów (firmy przewozowe, instytucje i ośrodki naukowe) działających w sektorze transportu zbiorowego. Siedzibą organizacji jest Bruksela. W ramach UITP działa Komitet „Unia Europejska”, który opiniuje akty prawne wydawane przez takie organy jak: Parlament Europejski czy Komisja Europejska. Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK S.A. od 2010 roku przewodniczy Zgromadzeniu Lekkich Kolei oraz jest wiceprezydentem UITP.



Fot. T. Bielecki

W ul. Długiej odkryto zabytkowe fragmenty zabytkowych, XVI-wiecznych piwnic

TRWA PRZEBUDOWA UL. DŁUGIEJ

„Przebudowa ul. Długiej wraz z torowiskiem i skrzyżowaniem z ul. Basztową, przebudową torowiska tramwajowego w al. Słowackiego na odcinku od ul. Długiej do ul. Kamiennej” to jedno z dwóch zadań infrastrukturalnych projektu Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”, dla którego MPK S.A. ubiega się o dofinansowanie ze środków unijnych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013.

W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego w lutym tego roku została podpisana umowa na wykonanie robót budowlanych z konsorcjum firm, w skład którego wchodzi: Mota Engil Polska S.A. – lider oraz partnerzy: Mota - Engil Engenharia e Construcao S.A. z siedzibą w Casa da Calçada, Portugalia i Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „BIEŻANÓW” Sp. z o.o.

Zgodnie z zapisami umowy i przyjętym harmonogramem robót plac budowy został przekazany wykonawcy w dniu 6 kwietnia 2010. Z uwagi na przewidziany czas realizacji inwestycji - 3 miesiące, jej lokalizację w ścisłym centrum Krakowa jak i zakres obejmujący przebudowę węzła komunikacyjnego Basztowa – Długa, w wyniku wspólnych ustaleń MPWIK, ENION oraz Zakład Gazowniczy w Krakowie przystąpiły do wykonania własnych robót związanych z wymianą sieci uzbrojenia podziemnego już na początku marca br. po to, by później nie wstrzymywać prac związanych z przebudową ulicy i torowiska.

Generalnie, realizacja zadania przebiega bez większych trudności i przeszkód, co nie oznacza, że nie pojawiają się

problemy techniczne, które są rozwiązywane na bieżąco we współpracy pomiędzy wykonawcą, Biurem Inżyniera Projektu MPK S.A. oraz autorami projektów budowlanych, w oparciu o przyjęte procedury. Pewne zaniepokojenie budzi jednak tempo i przyjęty przez wykonawcę tryb przedkładania materiałów budowlanych do zatwierdzeń przez Biuro Inżyniera Projektu. Pomimo blisko dwumiesięcznego „zapasu czasowego” pomiędzy podpisaniem umowy a przystąpieniem do robót, który mógł zostać wykorzystany w sposób bardziej efektywny właśnie na przygotowanie większości materiałów, część z nich wciąż nie została zatwierdzona z uwagi na niespełnienie parametrów wymaganych w specyfikacji. Pozostaje tylko mieć nadzieję na rychłą poprawę tej sytuacji.

W ramach ciekawostek z placu budowy należy wspomnieć, że podczas robót prowadzonych na wysokości budynku przy ul. Długiej 38 (znajduje się on na terenie uznanym za pomnik historii „Kraków – historyczny zespół miasta”) odkryto część zabytkowych piwnic znajdujących się w odsłoniętym narożniku kamienicy gotyckiej, istniejącej w tym miejscu do czasu regulacji ul. Długiej, która miała miejsce w XIX w.

Według informacji zawartych w opracowaniu „Kraków ul. Długa 38; Inwentaryzacja piwnic dawnego budynku nr 17” autorstwa dr inż. arch. Marka M. Łukacza, piwnice obiektu powstałego przed wybudowaniem obecnego domu Długa 38 złożone są z trzech komór wykonanych z wapienia łamanego i cegły nakrytych sklepieniami kolebkowymi



Priorytetem całej inwestycji jest jak najszybsze zakończenie prac na skrzyżowaniu ul. Długiej i Basztowej

mi. W oparciu o dane archiwalne i inwentaryzacyjne wyznaczono domniemaną lokalizację ścian piwnic i ich narożników pod nawierzchnią ulicy. Następnie w trakcie badań archeologicznych - wg przyjętego planu odsłonięto korony murów dawnej zabudowy, potwierdzając spodziewany przebieg ściany elewacyjnej „realności nr 17” pod nawierzchnią ulicy Długiej.¹

Zgodnie z zaleceniami archeologicznymi przed przystąpieniem do kolejnego etapu robót odsłonięte zabytkowe mury zostaną odpowiednio zabezpieczone.

Magdalena Drobniaak – Salitra

¹ Wykorzystano opracowanie „Kraków ul. Długa 38; Inwentaryzacja piwnic dawnego budynku nr 17”, autorzy: dr inż. arch. Marek M. Łukacz, mgr inż. arch. Marek J. Łukacz

REKLAMA

InterRisk 
VIENNA INSURANCE GROUP

Oddział w Krakowie
 ul. Basztowa 1/5
 31-134 Kraków
 tel. 12 423-21-47 fax. 12 429-46-22
www.interrisk.pl

InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Vienna Insurance Group otrzymała pozwolenie na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej 5 listopada 1993r. 16 lat działalności na polskim rynku ubezpieczeń daje prawo do stwierdzenia, że jest ona jedną z najbardziej doświadczonych firm ubezpieczeniowych w naszym kraju. Znajduje się w czołówce najbardziej efektywnych spółek rynku ubezpieczeń majątkowych. Zajmuje wysokie 7 miejsce w rankingu firm ubezpieczeniowych oferujących ubezpieczenia majątkowe.



Jacek Kołodziej

Krakowskie tramwaje

EUROSPRINTER

Dostępna w sprzedaży od 20 czerwca 2010 r.



Na ul. Herlinga Grudzińskiego widać już gotowe torowisko

BUDOWA NOWEJ LINII TRAMWAJOWEJ W OBIEKTYWIE



Estakada rośnie w oczach



Na ul. Lipskiej tramwaj pojedzie po wydzielonym torowisku

Każdy, kto na początku czerwca przejeżdżał wzdłuż budowanej nowej linii tramwajowej z ronda Grzegórzeckiego do ul. Golikówka, zauważył jak szybko postępują prace. Wzdłuż ul. Herlinga Grudzińskiego, Klimeckiego, a także wzdłuż ul. Lipskiej widać już położone torowisko. Zaczyna także rosnąć betonowa konstrukcja przy ul. Nowohuckiej. Na początku przyszłego roku przemieni się w estakadę, pod którą pojedzie tramwaj.

Marek Gancarczyk

Fot. T. Bielecki

Tu powstanie dwupasmowa nowa ul. Kuklińskiego



MOTORNICZY, KTÓRY CHULIGANÓW SIĘ NIE BOI

Niedawno opisano w krakowskich gazetach, jako nadzwyczajne, godne odnotowania wydarzenie, szybką reakcję motorniczego MPK S.A., któremu udało się zatrzymać sprawcę dewastacji tramwaju.



Fot. T. Bielecki

Kamery zdecydowanie poprawiają bezpieczeństwo pasażerów w krakowskich pojazdach

Zdarzenie miało miejsce przy ul. Bieżanowskiej, wieczorem, kiedy tramwaj linii nr 50 zmierzał w kierunku Kurdwanowa. Nietrzeźwy mężczyzna z całej siły rzucił butelką po piwie w czołową szybę kabiny, rozbijając ją na drobne kawałki. Motorniczy wybiegł z pojazdu za agresywnym osobnikiem i zatrzymał go po chwilowej szamotaninie. Przytrzymać agresora do przyjazdu policji pomagał mu potem jeden z pasażerów.

„Gdy zdałem sobie sprawę, że ktoś agresywny jest w tramwaju, powiadomiłem o zdarzeniu centralę ruchu przyciskiem „napad”. Bałem się o bezpieczeństwo pasażerów, bo ten mężczyzna zachowywał się, jakby był w amoku - opowiadał dziwny motorniczy. Gdyby taka sytuacja się powtórzyła, zachowałbym się identycznie. Nie można tolerować takich zachowań, tak samo jak nie można się zgadzać na obojętność wobec chuligańskich zachowań, bo bandyci czują się coraz bardziej bezkarni” (cyt. za Gazetą Wyborczą).

Postawa pana Szymona budząc nieklamany podziw, wywołała równocześnie dyskusję – po co się narażał, czy to było bezpieczne? Czy warto w takich sytuacjach ryzykować zdrowiem, a może nawet życiem?

Zapewne działania ludzkie często wynikają z impulsu, pod wpływem adrenaliny lub wzburzenia sytuacją, a ocena i refleksja przychodzi później. W niektórych okolicznościach np. późną porą na mniej uczęszczanych trasach, chyba lepiej nie podejmować samodzielnych akcji przeciw wandalom i agresorom, a ograniczyć się do wezwania policji. Tylko, że często zanim jej przedstawiciele zdążą przybyć, napastnicy lub wandy uciekają, co pozwala im uniknąć jakiegokolwiek odpowiedzialności.

Nie zawsze możemy coś zrobić, żeby zapobiec aktom wandalizmu. Sprzyja im anonimowość, puste pojazdy bez pasażerów lub gdy jest ich niewielu, a także strach i obojętność świadków.

Zauważmy jednak, że często w biały dzień w centrum miasta w obecności licznych pasażerów ktoś demonstracyjnie pali papierosa w autobusie, ktoś kogoś zaczepia, ktoś pije piwo, ktoś uszkadza wyposażenie – czasem są to „jeszcze dzieci” - a wszyscy obecni unikają najmniejszego kontaktu wzrokowego, bardzo „zamyśleni” patrzą w okna, jak tylko to możliwe szybciotko wysiadają.

Niektórzy składają potem skargi do MPK na beczynność i brak reakcji kierowcy czy motorniczego, nie biorąc pod uwagę, że prowadzący pojazd skupiając się na drodze często nie ma nawet szansy zauważyć czy usłyszeć, że coś niedobrego dzieje się w pojeździe, szczególnie, kiedy ma to miejsce w tyle autobusu lub poza pierwszym wagonem tramwaju. Jeśli natomiast zauważy lub zostanie poinformowany przez pasażera o niepokojącym incydencie, jego obowiązkiem jest przede wszystkim zaalarmowanie Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK.

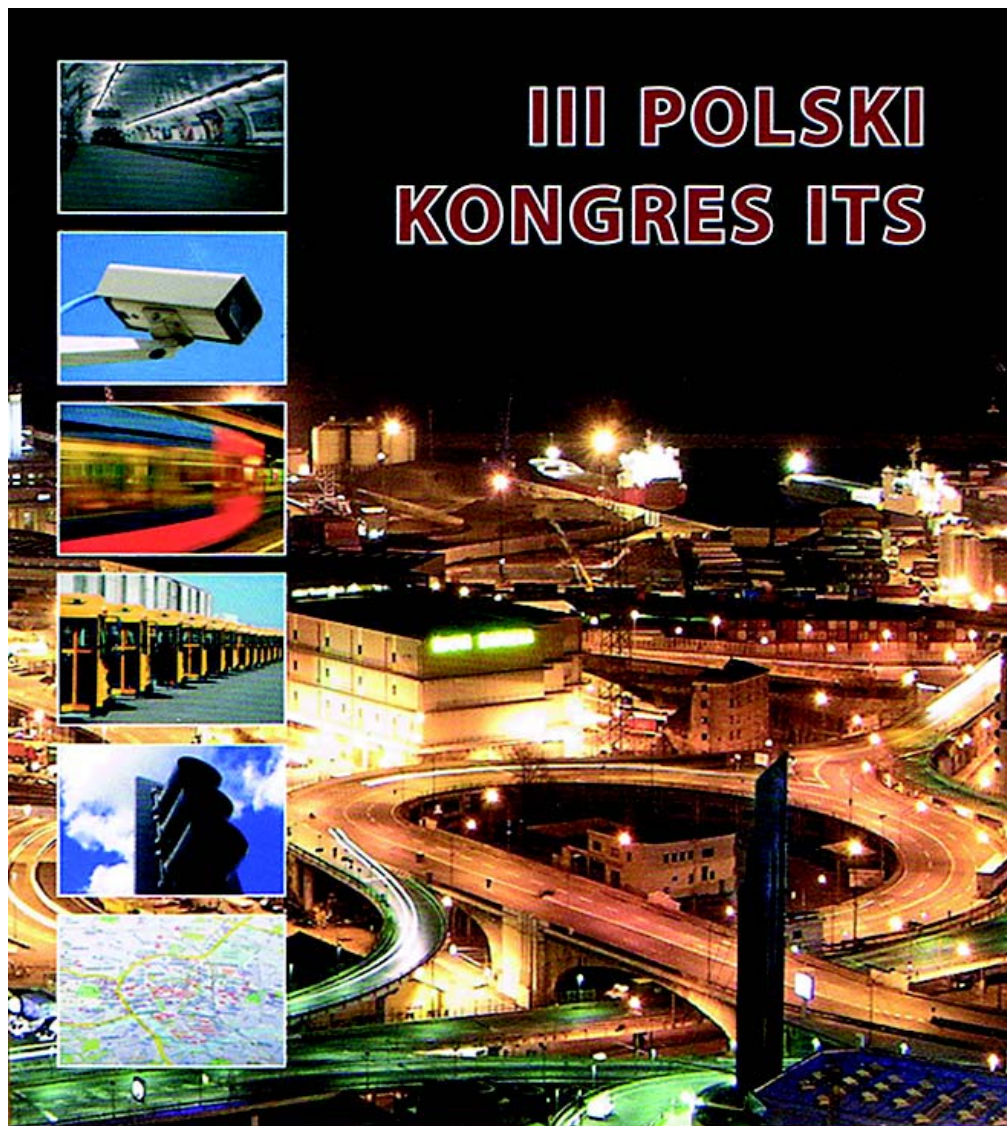
Wydaje się, że postawa społeczeństwa mogłaby mieć decydujący wpływ na ukrócenie negatywnych zachowań. Dlaczego jesteśmy bierni wobec nawet drobnych chuligańskich incydentów? Boimy się? Jest nam to obojętne? Nie chcemy być zamieszani? A przecież czasem wystarczyłoby po prostu poinformować kierowcę, albo głośno zwrócić uwagę, co często pociąga za sobą poparcie innych osób, tak jak jedno „odezwanie” w miejscu publicznym wywołuje nieraz ogólną dyskusję. Napięta cisza, obojętność wobec tupetu i bezczelności chuliganów upewnia ich w poczuciu władzy. Bierność otoczenia rozzuchwała. Zdecydowany i solidarny front sprzeciwu pozostałych pasażerów potrafi wyciszyć agresję i pewność siebie takich osobników, bez ryzyka dla otoczenia.

W roku 2009 stwierdzono 166 przypadków dewastacji taboru MPK S.A. w tym 68 przypadków uszkodzeń szyb, 19 – uszkodzeń luster, 30 – kasowników lub innego wyposażenia, 36 uszkodzeń karoserii. Czy choćby niektórym z nich nie mogliśmy się przeciwstawić?

Maria Naprawska

ROZMOWY O INTELIGENTNYCH SYSTEMACH TRANSPORTOWYCH

W dniach 19-20 maja 2010 roku w Warszawie odbył się III Polski Kongres ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych). Jedną z części kongresu stanowiła sesja polsko-włoska.



ne i dotyczyły: systemów elektronicznych poborów opłat, mobilności miejskiej, systemów zarządzania ruchem, efektywności i architektury ITS, bezpieczeństwa transportu i systemów łączności.

Nie sposób opisać ilości możliwych rozwiązań i pomysłów przedstawionych w trakcie Kongresu, jednak jednym ze zdań, które wywołało uśmiech na twarzy wszystkich uczestników była wypowiedź profesora Wojciecha Suchorzewskiego, w której opisał swoją podróż tramwajem na obrady. Mianowicie, na skrzyżowaniu al. Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej tramwaj, którym jechał stał przez 13 minut ponieważ kilkoro uczestników ruchu nawzajem siebie zablokowało. Dopiero przyjazd patrolu Policji i jego interwencja spowodowały udrożnienie przejazdu. Jest to klasyczny przykład absurdu sytuacji, kiedy nawet najbardziej inteligentne systemy nie mają szans w obliczu „braku inteligencji” wśród uczestników ruchu.

Adrian Obuchowicz

Do udziału w niej zaproszeni zostali przedstawiciele Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie przez Włoski Instytut Handlu Zagranicznego działający przy Ambasadzie Włoskiej w Polsce. W odpowiedzi na zaproszenie Instytutu ogłosiliśmy referat na temat współpracy krakowskiego MPK z partnerami z Włoch, w zakresie wdrażania rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportowych. Nasza prezentacja dotyczyła przede wszystkim projektu CIVITAS CARAVEL, a w szczególności systemu do obsługi autobusów na telefon, czyli popularnego Tele-busa, będącego przedmiotem udanego transferu technologii i know-how z Genui do Krakowa.

Ponadto, w ramach kongresu zaprezentowane zostały różne rozwiązania i przedsięwzięcia, zarówno polskie jak i zagraniczne. Wystąpienia były podzielone na bloki tematycz-

tele - bus

Twój autobus na telefon

Tele-bus funkcjonuje w Krakowie od 3 lat, żeby nim podróżować wystarczy zadzwonić podając dyspozytorowi czas i trasę przejazdu.

- Podczas jednego połączenia telefonicznego można złożyć zamówienie na więcej kursów, a nie tylko jeden.
- Rezerwacja kursu dla podróżujących w grupie powinna być zgłoszona z podaniem liczby osób.
- W przypadku rezygnacji z zarezerwowanego kursu klienci zobowiązani są do poinformowania dyspozytorni Tele-bus o tym fakcie.

Więcej informacji na www.mpk.krakow.pl

EKOLOGICZNE MIASTO

TO EKOLOGICZNY TRANSPORT MIEJSKI

W trakcie tegorocznych Dni Ziemi MPK S.A. przedstawiło realizowaną inwestycję unijną - „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” - Budowa linii tramwajowej KST N-S etap IIA: Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – Klimeckiego – ul. Lipska wraz z przebudową pasa drogowego i budową ul. Kuklińskiego.

Wszyscy, którzy odwiedzili nasz namiot mogli zobaczyć na 6 planszach wizualizację całej trasy tej linii, lokalizację przystanków, estakadę w ciągu ul. Nowohuckiej i al. Powstańców Wielkopolskich oraz pętlę tramwajowo-autobusową przy ul. Golikówka. W namiocie MPK S.A. każde dziecko mogło się też dowiedzieć o zaletach komunikacji tramwajowej w miastach, a przede wszystkim o jej walorach ekologicznych.

Dzień Ziemi obchodzony jest w momencie równonocy wiosennej na Półkuli Północnej. Oznacza to, że na całej planecie dzień trwa tyle samo, co noc. Równonoc wiosenna w dawnych kulturach wiązała się ze świętem rodzącego się życia. Aktualnie mówi się, że jest to dzień równowagi mogącej pomóc w zażegnaniu wzajemnych różnic między ludźmi odmiennych ras i religii. Niezależnie od wyznawanej wiary czy przynależności narodowej, wszyscy ludzie mieszkają na wspólnej planecie, która - według organizatorów Dnia Ziemi - jest naszym wspólnym dobrem, o które powinniśmy dbać każdego dnia.

Pierwszy raz Dzień Ziemi został ogłoszony 21 marca 1970 r. w San Francisco. Ideę poparł Następnie Sekretarz Generalny ONZ, podpisał wniosek, w którym wyznaczył równonoc wiosenną, jako moment, w którym Narody Zjednoczone obchodzą Dzień Ziemi.

Celem obchodów jest zwrócenie uwagi na niebezpieczeństwa, jakie niesie szybki rozwój cywilizacji i naruszenie równowagi między człowiekiem a środowiskiem, w którym żyjemy. W tym wyjątkowym dniu na całym świecie organizowane są spotkania, zgromadzenia, przemowy, wystawy mające na celu pokazanie niebezpieczeństw, jakie mogą się pojawić w związku z nieposzanowaniem środowiska.

W tym roku Krakowska Wystawa Ekologiczna odbyła się w dniach 23-24 kwietnia. Wydział Kształtowania Środowiska UMK przygotował obchody Dnia Ziemi z Krakowską Wystawą Ekologiczną. Podczas wystawy tradycyjnie odbywającej się w Alei Róż w Nowej Hucie rozstawiane zostały namioty, w których przede wszystkim spółki komunalne w tym MPK S.A. pokazały swoje ekologiczne inwestycje. Wzorem Kra-



Fot. T. Bielecki

W namiocie krakowskiego MPK S.A. można było zobaczyć jak będzie wyglądać nowa linia tramwajowa do ul. Golikówka

kowskiego Festiwalu Recyklingu podczas Dni Ziemi prowadzona jest zbiórka surowców, za które rozdawane są sadzonki kwiatów i krzewów. Po raz pierwszy podczas Krakowskiej Wystawy Ekologicznej można było oddać niepotrzebny termometr rtęciowy.

W tym roku zebrano prawie 5 ton surowców, to rekord w historii tej imprezy.

Lilianna Jakiel



Fot. T. Bielecki

Nowe przepisy umożliwią punktualny przejazd na liniach obsługiwanych przez autobusy z bagażnikami rowerowymi

GDZIE PRZEWIEZIEMY ROWER?

W dniu 17 marca 2010 roku Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę, która zmienia dotychczasowe uregulowania „Przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie” w zakresie przystanków oznaczonych „na żądanie” oraz przewozu rowerów pojazdami komunikacji miejskiej.

Według przepisów obowiązujących przed zmianą, kierujący pojazdem zobowiązany był do zatrzymania pojazdu na przystanku „na żądanie” w przypadkach, gdy zbliżając się do przystanku zaobserwował na nim obecność osób oczekujących.

Pasażer z kolei zamierzający wsiąść do pojazdu na takim przystanku powinien dawać znak podniesioną ręką.

Przystanek na żądanie bez machania

Teraz zasady te zostały określone na nowo. W § 3 ust.1 pkt 3 uzyskał teraz następujące brzmienie: „zamierzający wsiąść z pojazdu na przystanku oznaczonym „na żądanie” powiadamiają o tym kierującego pojazdem poprzez naciśnięcie odpowiednio oznakowanego przycisku znajdującego się w pobliżu drzwi, a oczekujący na przystanku oznaczonym „na żądanie” i zamierzający

wsiąść do pojazdu sygnalizują ten zamiar w widoczny dla prowadzącego sposób np. zajmują miejsce w pobliżu krawędzi przystanku (w bezpiecznej od niej odległości) lub dają znak podniesioną ręką.” Zmieniony ww. uchwałą § 5 ust 3 formułuje obowiązek kierującego pojazdem następująco: zbliżając się do przystanku oznaczonego „na żądanie” zobowiązany jest do zwracania szczególnej uwagi i w sytuacjach określonych w § 3 ust.1 pkt.3 zatrzymania pojazdu na tym przystanku.”

Nowe uregulowania zniosły sprzeczność tkwiącą w obowiązujących dotychczas przepisach, gdzie w ramach jednego aktu prawnego znalazły się dwie odmienne zasady zatrzymywania pojazdów na żądanie, co rodziło nieporozumienia i powodowało błędne interpretacje przepisów przez pasażerów i kierowców. Jednocześnie nowe uregulowania przyznając pasażerom możliwość wyboru, w jaki sposób będą sygnalizować zamiar wsiadania do pojazdu, na kierującego sposób nałożyły obowiązek właściwego zinterpretowania zachowań osób oczekujących na przystanku. Dopuszczenie przez nowe przepisy możliwości dawania przez pasażerów różnych sygnałów może jednak powodować z jednej strony skargi od pasażerów, którzy w ocenie kierującego nie zachowywali się jednoznacznie w sposób wskazujący na zamiar wsiadania, a z drugiej strony nadinterpretację przez prowadzącego pewnych zachowań i zatrzymywanie pojazdów na każdym przystanku, na którym są ludzie, niekoniecznie oczekujący na ten konkretny pojazd. Ta druga ewentualność powoduje, że traci sens organizowanie przystanków „na żądanie”, skoro de facto stają się one wtedy normalnymi przystankami, co wymagałoby również uwzględnienia w rozpisaniu i planowaniu rozkładów jazdy.

Rower tylko na bagażnik

Aktualnie obowiązująca uchwała zmieniała również przepisy mówiące o przewozie rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej. Dotychczasowy przepis miał następującą treść: Przewóz rowerów jest dopuszczony na bagażnikach przystosowanych do tego celu oraz wewnątrz pojazdu – o ile nie zachodzą szczególne okoliczności uniemożliwiające wniesienie roweru np. znaczna ilość pasażerów w pojeździe nie pozwalająca na swobodne wprowadzenie i ustawienie roweru.

Wprowadzone zmiany dopuściły przewóz rowerów:

- *w pojazdach wyposażonych w bagażnik zewnętrzny przystosowany do takiego przewozu – wyłącznie na bagażniku zewnętrznym. W takiej sytuacji przewoźnik jest zobowiązany, aby podczas jednego kursu o każdej godzinie od godziny 9.00 do godziny 19.59 we wszystkie dni tygodnia możliwe było umieszczenie i zdjęcie roweru z bagażnika zewnętrznego na dowolnym przystanku wskazanym przez pasażera,*
- *w pojazdach nie wyposażonych w tego rodzaju bagażnik – wewnątrz pojazdu, o ile nie zachodzą szczególne okoliczności uniemożliwiające wniesienie roweru np. znaczna ilość pasażerów w pojeździe nie pozwalająca na swobodne wprowadzenie i ustawienie roweru.*

Katarzyna Sadowska

NASZ KOMENTARZ:

Od kilku lat trwają dyskusje na temat czy przewóz rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej powinien być dozwolony czy też zabroniony. Zapewne każdy z nas ma swoje zdanie na ten temat i swoje doświadczenia z tym związane. Kiedy kilka lat temu został wprowadzony zakaz przewozu rowerów wywołało to protesty środowiska „rowerowego” jednak pamiętać należy, że ten zakaz nie powstał bez podstaw. Rowerzyści wchodząc do autobusu czy tramwaju z niejednokrotnie brudnymi i ubłoconymi rowerami powodowali szkody u innych pasażerów co wywoływało ich sprzeciw do przewożenia rowerów.

Aby umożliwić przejazdy rowerzystom z ich ukończonym bicyklem wprowadzone zostały bagażniki na rowery na części linii kursujących w rejonach atrakcyjne dla rekreacji rowerowej. Miało to jednak pewne ograniczenie, że załadunek i wyładunek rowerów może się odbywać wyłącznie na przystankach początkowym i końcowym. I jak się okazało ilość rowerzystów chcących korzystać z takiej formy przewozu rowerów jest niewielka. Z wyjątkiem jednej linii... I tu dochodzę do sedna problemu czyli do linii 134 kursującej do ZOO. Problem konfliktu z „rowerzystami” dotyczy właśnie tej linii i faktu że autobusy tej linii służą jako wyciąg dla miłośników zjazdów.

Obecnie została podjęta uchwała przez Radę Miasta Krakowa, że przewóz rowerów jest dopuszczony wewnątrz pojazdów jeżeli autobus nie jest wyposażony w bagażnik rowerowy. I wszystko było by dobrze, bo wszystkie autobusy na linii 134 taki bagażnik posiadają, gdyby nie jeden dopisek, że raz na godzinę załadunek i wyładunek może odbywać się na każdym przystanku na trasie. Niestety pomysłodawcy takiego zapisu kompletnie nie zważyli na konsekwencje jakie to może spowodować mimo ich wcześniejszego wyraźnego zaakcentowania. Zatrzymanie autobusu na przystanku na czas ok. 4-5 minut – bo tyle trwają czynności związane z zatrzymaniem autobusu, zabezpieczeniem, założeniem odblaskowej kamizelki przez kierowcę, założenie lub zdjęcie roweru i uruchomienie autobusu, spowoduje duże utrudnienia w ruchu dla innych użytkowników drogi oraz zrozumiałe pretensje innych pasażerów niepotrzebnie tracących czas. Oczywiście i poza wszelką dyskusją pozostaje fakt, że realizacja rozkładu jazdy będzie praktycznie niemożliwa. Odczują to wszyscy pasażerowie i uczestnicy ruchu, a wszystko z powodu grupki zapaleńców i miłośników takich ekstremalnych zjazdów. Czy tak powinna wyglądać komunikacja miejska??? Niech każdy się zastanowi i odpowie na to pytanie.

Na koniec chciałbym zaznaczyć, że osobiście nie mam nic przeciwko rowerzystom ani nawet miłośnikom downhillu lecz nie może to się odbywać kosztem większości pasażerów i mieszkańców. Skoro ktoś decyduje się na jazdę na rowerze to niech go używa do jazdy zarówno w dół jak i do góry i niech nie utrudnia życia innym.

Adrian Obuchowicz

KONFERENCJA KOMISJI SZKOLENIA ZAWODOWEGO IGKM



Fot. T. Bielecki

W dniach 13 i 14 maja, w siedzibie MPK Kraków przy ul. Jana Brożka 3, obradowała specjalna komisja dotycząca organizowania szkoleń dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej.

Pojawiło się na niej ok. 50 przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacyjnych z wielu miast Polski. Gośćmi specjalnymi konferencji byli reprezentanci francuskiej firmy CORYS Grenoble – zajmującej się produkcją profesjonalnych symulatorów, przeznaczonych do szkolenia kierowców, motorniczych i maszynistów.

Symulatory przyszłością szkolenia?

Pierwszym punktem spotkania była prezentacja oferty francuskiej firmy – CORYS Grenoble, dotycząca symulatorów szkoleniowych. Jej przedstawiciele – Pani Małgorzata Kowalewska-Colle oraz pan Serge Jung przedstawili budowę i działanie symulatorów Top Of The Range. Samo urządzenie składa się z kabiny, obrazu 3D (z którego korzysta uczeń) oraz monitoringu przeznaczonego dla instruktora. Ten ostatni, mimo iż nie jest w kabinie razem z osobą szkoloną, widzi dokładnie to samo co prowadzący, a ponadto może obserwować jego zachowanie. Podczas prezentacji padło nawet stwierdzenie, iż godzina jazdy na symulatorze tego typu, daje więcej, niż godzina jazdy prawdziwym autobusem. Dźwięk, realistyczny trójwymiarowy obraz, pole widzenia 180 stopni oraz retrowizor umożliwiają odtworzenie dosłownie każdej sytuacji. Ponadto symulatory szkoleniowe przewidziane są do szkoleń wstępnych, okresowych, specjalistycznych, nauki manewrów oraz ekonomicznej jaz-

dy. Ich olbrzymią zaletą jest również to, że uczeń może zapoznać się z prowadzeniem zarówno autobusów 12 metrowych jak i przegubowych różnych marek np. Solaris czy Man. Komputer daje też możliwość odtworzenia jazdy pojazdem o dowolnej marce. Żywotność takiego pojedynczego symulatora to okres ok. 15 lat. Jednak na dzień dzisiejszy duży problem stanowi koszt tego urządzenia – jest ono bardzo drogie.

Po pokazie firmy CORYS, przyszedł czas na prezentację krakowskiego symulatora tramwajowego konstruktorów - panów: Macieja Górowskiego, Tomasza Ozona, Pawła i Tomasz Rogoceciewiczów. To właśnie oni stworzyli pierwszy w Polsce pełny symulator jazdy Bombardierem NGT6. Krótko po zapoznaniu się ze szczegółami technicznymi tego urządzenia, goście przejechali Solarisem Urbino 12 na Politechnikę Krakowską. Tu autorzy dokonali pełnej prezentacji swego dzieła. Wszyscy obecni mogli przekonać się jak wygląda jazda w kabinie najlepszego krakowskiego tramwaju. Ostatnim punktem pierwszego dnia konferencji były zagadnienia związane ze szkoleniami dotyczącymi eksploatacji tunelu krakowskiego szybkiego tramwaju. Zagadnienie to zostało dokładnie omówione przez pana Stefana Szczypułę. Warto tutaj nadmienić, że obiekt ten jest pierwszym tego typu w Polsce i jego utrzymanie oraz eksploatacja wymagają specjalnych szkoleń i ćwiczeń, które niejednokrotnie można było zoba-

czyć przed jego otwarciem w grudniu 2008 roku i podczas początkowej fazy eksploatacji obiektu.

Nowe przepisy szkolenia kierowców

W pierwszych dniach kwietnia bieżącego roku Ministerstwo Infrastruktury zmieniło przepisy dotyczące szkoleń kierowców, wykonujących przewóz drogowy. W chwili gdy uczeń ukończy 24 lata, będzie musiał przejść kurs trwający minimum 195 godzin czyli tzw. szkolenie przyspieszone, natomiast osoby młodsze będą nadal brały udział w 280 godzinnych kursach. Dlatego też piątkowe obrady rozpoczęły się szczegółowym omówieniem projektu rozporządzenia

Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców zawodowych. Poprowadził je pan Adam Goss – zastępca dyrektora do spraw szkoleń Automobilklubu Polski. Również w tym dniu, omówiono kwestię finansowania szkoleń ze środków powiatowych urzędów pracy i zmian w kodeksie pracy, dotyczących zawierania umów z pracownikiem na dofinansowanie szkoleń. Z tymi dwoma punktami zapoznali zebranych gości przedstawiciele warszawskiej komunikacji miejskiej – pan Henryk Chrośnicki z MZA Warszawa oraz pani Dorota Minorczyk z TW Warszawa.

Jan Adamski

REKLAMA



Motocentrum
Hurt-Detal

Części do autobusów produkcji krajowej i zagranicznej,
samochodów ciężarowych i naczep.

MYŚLENICE ul. Jana III Sobieskiego 30 a, tel. 12/ 272 23 70
fax 12/ 274 13 17, e-mail: motocentrummyslenice@op.pl



ENION ENERGIA sp. z o.o. - spółka Grupy TAURON - jest firmą, która zajmuje się sprzedażą i wytwarzaniem energii elektrycznej. Usługę sprzedaży energii elektrycznej świadczymy na terenie całej Polski. Każdego dnia ze sprzedawanej przez nas energii elektrycznej korzysta blisko 2,4 mln klientów.

KRAKOWSKI OGÓREK W STOLICY

Z 15 na 16 maja 2010 roku w Polsce odbyła się VII edycja Nocy Muzeów.

Fot. T. Bielecki



Krakowski Ogórek spisał się na medal. Podobnie jak jego załoga – kierowcy oraz członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych

W ten wyjątkowy, nieco chłodny wieczór w Warszawie można było odwiedzić 158 otwartych muzeów, galerii i innych obiektów kulturalnych. Wielka szkoda, że to tylko jedna noc w roku, zapewne każdy ze zwiedzających miał dylemat, które miejsce odwiedzić w pierwszej kolejności. Niestety nie sposób było zobaczyć wszystkich ciekawostek przygotowanych przez warszawiaków.

Ale zanim noc nastąpiła kilka słów o tym co działo się w sobotnie południe. Na placu Bankowym rozpoczął się V Międzynarodowy Zlot Ogórków, gdzie można było zobaczyć około 15 Ogórków z różnych miast Polski i Europy, m.in. Krakowa, Warszawy, Poznania i Bydgoszczy, a także z Czech.

Krakowski Jelcz z przyczepą w drogę do stolicy wyruszył już w piątkowy ranek. Bez żadnych przeszkód „staruszek” dojechał na miejsce około godziny 15:00. W sobotę na placu Bankowym wszystkie zabytkowe pojazdy prezentowały się dostojnie i przyciągały wzrok niejednego przechodnia – Ogórki były bardzo zadbane, czystutkie przygotowywane na tę wyjątkową okazję z pewnością przez cały rok. Dla dzieci była to ogromna frajda, bo mogli pozaglądać do wnętrza każdego z wozów, natomiast dla rodziców, to wspo-

mnienia - przecież jeszcze wielu z nich pamięta jak autobusy te jeździły na regularnych liniach po ulicach miast.

Około godziny 12:00 ruszyła Parada Ogórków przejechała na trasie: pl. Bankowy, Marszałkowska, al. Armii Ludowej, Solec, Wioślarska, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wybrzeże Gdańskie, Wybrzeże Gdyńskie, Krasińskiego, pl. Wilsona, Słowackiego, Włociańska, Metro Marymont. Na trasie przejazdu spotkać można było wielu fotografujących i zatrzymujących się z ciekawości przechodniów. Po zakończonej paradzie wszystkie wozy zjechały na teren Miejskich Zakładów Autobusowych przy ul. Włociańskiej, aby „odpocząć” bo już kilka godzin później każdy mógł przejechać się jednym z Jelczy podczas VII Warszawskiej Nocy Muzeów.

Z inicjatywy Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w porozumieniu z miastem na Noc Muzeów przygotowano specjalne linie autobusowe i tramwajowe. Ich trasy zostały ułożone, tak, aby przewozić zainteresowanych między muzeami, galeriami i innymi miejscami godnymi uwagi w Warszawie. Wszystkie linie miały swój początek na placu Bankowym.

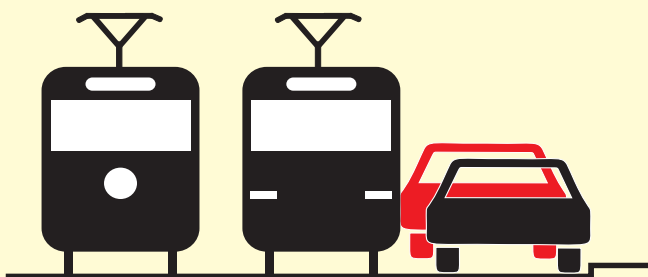
Lilianna Jakiel

AKCJA „WYSTARCZY 1 METR!”

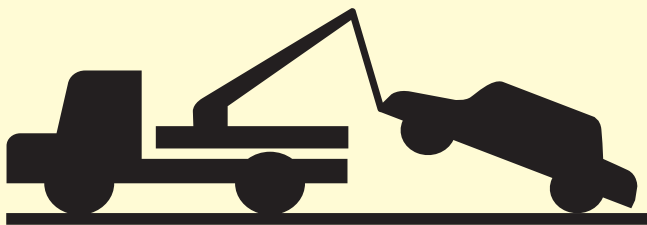
– PODSUMOWANIE

Dokładnie miesiąc, od 1 do 31 marca, trwała akcja informacyjna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. skierowana do kierowców. Była ona związana z jednym z najbardziej uciążliwych dla pasażerów komunikacji miejskiej wykroczeń, jakie popełniają kierowcy w Krakowie, czyli parkowaniem samochodów zbyt blisko torowiska.

NIE BLOKUJ TOROWISKA!



A WYSTARCZYŁ TYLKO 1 METR!



Przez cały miesiąc rozdawaliśmy kierowcom ulotki i apelowaliśmy, aby zanim zostawią swój zaparkowany samochód zastanowili się, czy nie stoi on zbyt blisko torowiska. Nie poprzestaliśmy jednak tylko na tym. Przez cały miesiąc ulice, na których najczęściej dochodziło do zablokowania przejazdu tramwajom wspólnie patrolowali strażnicy miejscy i inspektorzy MPK. Efektem tych kontroli było: 12 spraw skierowanych do sądu przeciwko kierowcom, 394 mandaty, 103 pouczenia

Warto zauważyć, że o ile w styczniu i lutym 2010 roku przypadków zablokowania torowiska przez nieprawidłowo zaparkowany samochód było prawie 50, to w marcu takich przypadków było jedynie 8.

W sumie samochodowe zawałdoci zablokowały przejazd tramwajom w tym jednym miesiącu na prawie 170 minut.

Najczęściej blokowana była ulica Rakowicka - 5 razy. Drugą ulicą blokowaną w marcu była ul. Zwierzyniecka. Tu kierowcy zbyt blisko torowiska parkowali 3 razy.

Na pewno problem z nieprawidłowym parkowaniem na tych ulicach zgłosimy Zarządowi Infrastruktury Komunalnej i Transportu, aby wspólnie poszukać sposobu na ograniczenie liczby zablokowanych tramwajów przez samochody.

Oprócz mandatów brak wyobraźni kierowców nieprawidłowo parkujących samochody piętnowaliśmy także na stronie internetowej swietekrowy.pl. Każdy mieszkaniec Krakowa, który był świadkiem blokady tramwaju przez samochód mógł zrobić przez siebie zdjęcie umieścić na tym portalu. Wystarczyło wejść na stronę www.swietekrowy.pl i poszukać zakładki poświęconej tylko i wyłącznie akcji: „Wystarczy 1 metr”.

Mimo, że akcja informacyjna skierowana do kierowców już się zakończyła, nadal trwają wspólne patrole Straży Miejskiej i inspektorów MPK na ulicach, gdzie źle zaparkowany samochód może zablokować przejazd tramwajom.

Marek Gancarczyk

Organizator



Partnerzy:



Patroni medialny:



Święte
krowy.pl



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 - 300 zł
holowanie - 300 zł.

KALENDARIUM

01.03.2010

Rozpoczął się remont ulicy Długiej.

04.03.2010

Rozpoczęła się budowa tramwaju na os. Lipska oraz estakady na ulicy Nowohuckiej.

22.03.2010

Rozpoczęła się przebudowa Ronda Ofiar Katyńskich (Motel Krak). Spodziewane są coraz większe utrudnienia w ruchu autobusów kursujących w tamtej okolicy

31.03.2010

9:40 W tramwaju linii 4 pasażerowie zatrzymali kieszonkowców. Interweniowały dwa radiowozy Policyjne.

06.04.2010

Rozpoczął się remont skrzyżowania ulicy Długiej/Basztowej. Linie tramwajowe i autobusowe kursujące przez to skrzyżowanie zostały skierowane na trasy objazdowe.

18.04.2010

08:04 Z powodu uroczystości pogrzebowych pary prezydenckiej nastąpiło wyłączenie ruchu tramwajowego na Placu Wszystkich Świętych na 666 minut. Komunikacja tramwajowa w okolicach centrum Krakowa została podzielona na dwie części: wschodnią i zachodnią.

30.04.2010

09:53 Nietrzeźwy pasażer załatwił swoją potrzebę fizjologiczną na fotel pasażerski – tramwaj zjechał do zajezdni na sprzątanie.

30.04.2010

13:00 ul. Limanowskiego w kierunku Podgórze doszło do wyrzucenia lewej szyny. Wstrzymanie ruchu trwało 50 minut.

13:20 ul. Wielicka w kierunku Placu Bohaterów Getta doszło do wyrzucenia lewej szyny. Wstrzymanie ruchu trwało 55 minut.

17-24.05.2010

Utrudnienia spowodowane powodzią i falą kulminacyjną Wisły, która przechodziła przez Kraków.



Piotr Kula, Hubert Wagała

ULICA STAROWIŚLNA – MIAŁO BYĆ TAK PIĘKNIE...

I linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju - w jej skład wchodzi bezkolizyjne torowiska tramwajowe lub wybrane torowiska wydzielone z zapewnionym bezwzględny priorytetem na skrzyżowaniach. Tworzą one korytarz, w którym przyspieszane są wszystkie kursujące nim linie tramwajowe niezależnie od typu taboru, mimo iż początkowo priorytet miał być zapewniony jedynie wybranym liniom. Krakowski Szybki Tramwaj wykorzystuje dwa systemy informatyczne: **Obszarowy System Sterowania Ruchu** - sterowanie sygnalizacjami świetlnymi na skrzyżowaniach oraz zapewnianie priorytetu dla komunikacji szynowej, **System Nadzoru Ruchu Tramwajowego** - bieżąca informacja pasażerska na przystankach o realnym czasie przyjazdu tramwaju oraz utrudnieniach w ruchu wykorzystująca elektroniczne tablice informacyjne oraz komputery zainstalowane we wszystkich pociągach tramwajowych. Wykonawcą obu systemów jest firma Siemens. To teoria, a rzeczywistość?

1. Istnieje możliwość parkowanie na chodnikach ulicy Starowiślnej, co przy braku zdyscyplinowania kierowców, doprowadza do wjazdu pojazdów samochodowych na torowisko które omijają złe zaparkowane samochody.
2. Brakuje kontroli nad pojazdami zaopatrującymi sklepy i zatrzymującymi się na jezdni (przy ciągłej linii). Samochody omijające te pojazdy wjeżdżają na torowisko blokując przejazd tramwajom, nawet tym jadącym w przeciwnym kierunku.
3. Właściciele busów dostają pozwolenia na prowadzenie regularnego przewozu po tej ulicy, co doprowadza do sytuacji w których kierowcy chcąc ominąć tworzące się korki jeżdżą po torowisku (od Dietla do Placu Bohaterów Getta), a na przystanku Św. Wawrzyńca dokonują wymiany pasażerów z torowiska pomiędzy rzędem stojących w korku samochodów (!).
4. Powstały miejsca do parkowania (koperty) w obrębie przystanków komunikacji zbiorowej.

Wszystkie wymienione uwagi wpływają na drożność tej ulicy, która przecież jest częścią Krakowskiego Szybkiego Tramwaju – inwestycją która ma polepszyć i nakłonić Krakowian do korzystania z komunikacji miejskiej.

Hubert Wagała



Fot. H. Wagała

WIELKA WODA NA KRAKOWSKICH ULICACH

Przez prawie tydzień mieszkańcy Krakowa walczyli z wodą zalewającą osiedla, domy, ulice. Od 17 maja, kiedy zostały zalane pierwsze ulice Krakowa i okolicznych miejscowości z trudnościami kursowała miejska komunikacja. Autobusy musiały kursować objazdami, podobnie zresztą jak tramwaje. Od samego początku tych utrudnień Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie starało się pomagać mieszkańcom.



Most Dębnicki już bez autobusów i samochodów

Już pierwszego dnia powodzi na stronie internetowej krakowskiego przewoźnika został uruchomiony specjalny serwis informacyjny o zmianach w kursowaniu autobusów i tramwajów, które musiały omijać zalane drogi i połamane drzewa blokujące przejazd. Aktualizowany 24 godziny na dobę przez Huberta Wagulę, Głównego Dyspozytora Ruchu, służył setkom tysięcy pasażerów i dziennikarzom wszystkich lokalnych mediów. W czasie trwania największych utrudnień komunikacyjnych w każdej minucie adres www.mpk.krakow.pl odwiedzało kilka tysięcy osób. Serwis informacyjny był prowadzony, aż do powrotu wszystkich linii na swoje stałe trasy.

PODZIĘKOWANIA

Składamy serdeczne podziękowania wszystkim pracownikom Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie: prowadzącym tramwaje i autobusy, pracownikom Głównej Dyspozytorni Ruchu, inspektorom, pracownikom zaplecza oraz tym wszystkim, którzy włożyli wiele trudu i poświęcenia podczas powodzi w Krakowie. Po przez swoją postawę i gotowość do dodatkowych zajęć przyczynili się do pomocy wszystkim potrzebującym.

*Dziękujemy za zaangażowanie
Zarząd MPK S.A. w Krakowie*

POWÓDŹ DZIEŃ PO DNIU

17 maja

**Zamknięty tunel pod
Rondem Grunwaldz-
kim
– od 17.05 – 04:00**

108, 125 – skrócone do Bieżanowa Bazy
112, 162 – objazd: Kapelanka – Grota Roweckiego – Norymberska
113 – objazd przez Zagłoby
123 – omija Lesisko
143, 243 – objazd: Bieżanowska – Mała Góra – ks. Łączka – Drożdżowa – Kruszyńskiego – Sucharskiego
203 – kursuje na trasie: Skawina Cmentarz Komunalny – Samborek Most
233, 253 – skrócone do Skawina Cmentarz
238, 248, 258, 278 – z pominięciem Zabierzowa Działki (przez Brzezie)
259, 289 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów)
265 – skrócone do Swoszowic Poczty
409 – skrócone do Przegorzał

18 maja

**Zamknięty tunel pod
Rondem Grunwaldz-
kim
– od 17.05 – 04:00
Zamknięty most Dęb-
nicki od 18.05 – 11:17**

1, 14, 22 – objazd: Mogilska – al. Jana Pawła II (z pominięciem al. Pokoju)
108, 125 – skrócone do Bieżanowa Bazy
103, 114, 144, 164, 173, 194 – objazd: Rondo Grunwaldzkie – Most Zwierzyńcecki – Salwator – Jubilat
112, 162 – objazd: Kapelanka – Grota Roweckiego – Norymberska (później: Winnicka)
113 – objazd przez Zagłoby

Cały czas odbieraliśmy również setki telefonów od krakowian, którzy pod numerem informacji MPK S.A. szukali wiadomości i potwierdzenia zmian w komunikacji.



Zalana ul. Nowobucka

Oprócz rzetelnej i sprawdzonej informacji o wszystkich zmianach w komunikacji związanych z powodzią, osobom poszkodowanym służyliśmy też naszymi autobusami. Każdego dnia, gdy w Krakowie trwał alarm przeciwpowodziowy, MPK S.A. miało w odwodzie kilka autobusów rezerwowych, które na każde wezwanie mogły być użyte do przewiezienia mieszkańców zmuszonych do ewakuacji. Tak było m.in. z mieszkańcami zalanego Płaszowa, którzy ze swoich zagrożonych mieszkań wyjeżdżali naszymi autobusami.

Odcięty dojazd do Płaszowa spowodował także konieczność ewakuowania zajezdni autobusowej, która jest zlokalizowana przy. ul. Biskupińskiej. To pierwszy taki przypadek w historii krakowskiego przewoźnika.



Ewakuowana po raz pierwszy w historii zajezdnia autobusowa w Płaszowie

- 123 – omija Lesisko
- 123, 125, 185, 224 – kursują z pominięciem ul. Płk Dąbka
- 124/424 – objazd: Rondo Grunwaldzkie – Dietla – Grzegórzecka – Rondo Mogiłskie
- 127, 257, 158, 224 – kursują do Rynku Podgórskiego
- 143, 243 – objazd: Bieżanowska – Mała Góra – ks. Łączka – Drożdżowa – Kruszyńskiego – Sucharskiego
- 169 – skrócone do Cracovii
- 179 – skrócone do Ronda Grunwaldzkiego
- 203 – kursuje na trasie: Skawina Cmentarz Komunalny – Samborek Most
- 204, 244 – objazd: Wieliczka CPN – Wieliczka Rynek – Wieliczka
- 225 – objazd: Zbydniowie – Wrząsowice – Świątniki Górne – Rzeszotary – Ohojno Remiza
- 233, 253 – skrócone do os. Radziszowskie
- 238, 248, 258, 278 – z pominięciem Zabierzowa Działki (przez Brzezie)
- 259, 289 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów)
- 265 – skrócone do Swoszowic Poczty
- 409 – skrócone do Przegorzał

19 maja

Zamknięty tunel pod Rondem Grunwaldzkim

– od 17.05 – 04:00

Zamknięty most Dębnicki- od 18.05 – 11:17

Zamknięty most Nowohucki, na Dąbiu

oraz ul. Nowohucka –

od 19.05 – 03:25

Zamknięta ul. Saska od 19.05 – 08:45

Ewakuacja zajezdni autobusowej Płaszów

Zawieszona usługa Tele-Bus od 19.05 – 09:00

- 108, 157, 158, 224 – zawieszono
- 103, 114, 144, 164, 173, 194 – objazd: Rondo Grunwaldzkie – Most Zwierzyński – Salwator – Jubilat
- 112, 162 – objazd: Kapelanka – Grota Roweckiego – Winnicka
- 113 – objazd: Szpital Żeromskiego – al. Jana Pawła II - Centralna

Autobusy przez dwa dni zjeżdżały w pięć różnych miejsc: do zajezdni autobusowej w Bieńczykach i Woli Duchackiej, zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie i Podgórzu oraz na pętlę autobusową Kombinat. Przeniesienie autobusów w tak wiele miejsc wiązało się dużą akcją logistyczną. Wszyscy pracownicy ewakuowanej zajezdni musieli odnaleźć swoje nowe, tymczasowe



Zalana ul. Saska uniemożliwiła dojazd do Płaszowa

we miejsca pracy. Bez zarzutu spisali się płaszowscy kierowcy. Nie było ani jednego przypadku, w którym kierowca nie dowiedziałby się, z której zajezdni ma wyjechać jego autobus. Wszystkie kursy zostały zrealizowane.



Woda przepływała tuż pod mostem T. Kościuszki

Warto podkreślić, że MPK S.A. swojego przedstawiciela miało w Powiatowym Centrum Zarządzania Kryzysowego. Był nim Mariusz Szalkowski, dyrektor ds. przewozów.

123 – skrócone do Szpitala Żeromskiego
124/424 – objazd: Rondo Grunwaldzkie – Dietla – Grzegorzeczka – Rondo Mogiłskie
125/425 – skrócone do Krakowskiej Akademii
127 – kursuje na trasie: Rynek Podgórski – Krakowska Akademia
163, 174 – objazd: Klimeckiego – al. Pokoju
169 – skrócone do Cracovii
179 – skrócone do Ronda Grunwaldzkiego
185 – skrócone do Ofiar Dąbia
203 – kursuje na trasie: Skawina Cmentarz Komunalny – Skawina Wojska Polskiego
225 – objazd: Zbydniowie – Wrząsowice – Świątniki Górne – Rzeszotary – Ohojno Remiza
229 – skrócone do Czernichowa
233, 253 – skrócone do os. Radziszowskie
259, 289 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów)
409 – skrócone do Przegorzał

20 maja

Zamknięty tunel pod Rondem Grunwaldzkim

– od 17.05 – 04:00

Otwarty most Dębnicki

– od 20.05 – 14:20

Otwarty most Dąbiu oraz ul. Stoczniovców i Saska – od 20.05 – 15:40

Zamknięty most Nowohucki

oraz ul. Nowohucka – od 19.05 – 03:25

Zawieszona usługa Tele-Bus od 19.05 – 09:00

108, 127, 157, 158, 224 – kursują przez ul. Krzywdy (później przez Saską)

112 – objazd: Kapelanka – Grota Roweckiego – Skotnicka – autostrada – Tynec

113 – kursuje na trasie: Al. Przyjaźni – Al. Jana Pawła II – Al. Pokoju – Centralna – NMP – Lesisko – NMP – Ciepłownicza – Nowohucka – Centralna –



Catkowiec zalana ulica Mirowska

Trudno nie wspomnieć także o udziale MPK S.A. w ratowaniu krakowskiego schroniska dla zwierząt. Z powodu zagrożenia zalaniem schronisko musiało zostać ewakuowane. Zwierzęta w bezpieczne miejsce przewiózł m.in. autobus krakowskiego przewoźnika, a wystraszonym psom i kotom pomagała z poświęceniem Małgorzata Krupnik, pracownik MPK S.A.



Woda blokowała przez kilka dni przejazd pod rondem Grunwaldzkim

Z kolei już po odwołaniu alarmu przeciwpowodziowego dźwig krakowskiego MPK S.A. został wykorzystany przy układaniu betonowych separatorów oddzielających jezdnie w ul. Nowohuckiej. Wszystko po to, aby jak najszybciej można było przywrócić ruch na tej ulicy dla samochodów i autobusów komunikacji miejskiej.

Marek Gancarczyk
Fot. H. Waguła (6)
T. Bielecki (1)

Al. Pokoju – Al. Jana Pawła II – Al. Przyjaźni
 123 – z pominięciem Lesiska
 125/425 – skrócone do Bieżanowa Bazy
 158, 224 – skrócone do Przewozu
 162 – objazd: Kapelanka – Grota Rowcekiego – Skotnicka – Winnicka – Kostrze Szkoła
 163, 174 – objazd: Klimeckiego – al. Pokoju
 203 – kursuje na trasie: Skawina Cmentarz Komunalny – Skawina Wojska Polskiego
 225 – objazd: Zbydniowie – Wrząsowice – Świątyniki Górne – Rzeszotary – Ohojno Remiza
 229 – skrócone do Czernichowa
 239 – skrócone do Rącznej Kapliczka
 259 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów - Piekary)
 289 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów – Liszki – Piekary pętla – Liszki)
 409 – skrócone do Przegorzał

21 maja

Otwarty most Nowohucki oraz ul. Nowohucka

– od 21.05 – 13:20

Otwarty tunel pod Rondem Grunwaldzkim

– od 21.05 – 18:25

Uruchomiona usługa Tele-Bus od 21.05 – 09:00

113 – kursuje na trasie: Al. Przyjaźni – Al. Jana Pawła II – Al. Pokoju – Centralna – NMP – Lesisko – NMP – Ciepłownicza – Nowohucka – Centralna – Al. Pokoju – Al. Jana Pawła II – Al. Przyjaźni
 123 – z pominięciem Lesiska
 158 – skrócone do Przewozu
 225 – objazd: Zbydniowie – Wrząsowice – Świątyniki Górne – Rzeszotary – Ohojno Remiza
 229 – skrócone do Rusocice Wieś
 239 – skrócone do Jeziorzan I
 259 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów - Piekary)
 289 – z pominięciem ul. Mirowskiej (przez Kryspinów – Liszki – Piekary pętla – Liszki)
 409 – skrócone do Przegorzał

Opracował Hubert Waguła

KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ W KRAKOWIE NADAL BĘDĄ OBSŁUGIWAŁY AUTOBUSY DWÓCH PRZEWOŹNIKÓW

Minął kolejny, trzykrotnie już przekładany termin, w którym miały wyjechać na ulice Krakowa autobusy nowego przewoźnika w krakowskiej komunikacji miejskiej. Minął – a autobusy znowu nie wyjechały. Po raz kolejny przyczyną były tylko i wyłącznie problemy natury obiektywnej, których nie sposób było wcześniej przewidzieć.

Na szczęście tym razem tę bajeczkę opowiadali już tylko przedstawiciele niedoszedłego miejskiego przewoźnika – Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego z Nowej Huty. Mimo że przy poprzednich dwóch niedotrzymanych terminach byli solidarnie wspierani przez zamawiającego czyli urzędników Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, tym razem miarka naciągania przepisów i „wciskania ciemnoty” najwyraźniej się już przebrała. ZIKiT zdystansował się od wybranego prawie rok temu oferenta i ogłosił, że kolejnego, czwartego z kolei terminu już nie będzie. Zapowiedziano także nałożenie na PTS kary określonej w umowie, której wysokość przekracza 10,5 miliona złotych.

Przypomnijmy. Ponad rok temu organizator komunikacji miejskiej w Krakowie ogłosił zamiar poszukiwania nowego przewoźnika dla realizacji przewozów na 7 liniach miejskich, gdyż dotychczasowi przewoźnicy (MPK SA realizujące około 95% przewozów autobusowych i Mobilis – pozostałe) byli podobno zbyt drodzy i nie świadczyli usługi na zadowalającym poziomie, zwłaszcza pod względem nowoczesności i tzw. parametrów ekologicznych taboru. Zupełnie przemilczano i zbagatelizowano fakt, że tabor krakowskich przewoźników pod względem nowoczesności oraz polityka wymiany taboru prowadzona przez MPK SA stawiane były i są w całej Polsce jako wzór do naśladowania. Ale niektórzy twierdzą, że nigdy nie jest tak dobrze żeby nie mogło być lepiej, więc ZIKiT ogłosił przetarg...

I aż ciśnie się na usta pytanie: jak to możliwe, że w takim mieście jak Kraków, dysponującym tak wielkim potencjałem naukowym, będącym właścicielem jednego z najlepszych (jeśli nie najlepszego) w Polsce przewoźnika w komunikacji miejskiej, **możliwe było przeprowadzenie niepoważnego przetargu, w którym zwyciężyła niepoważna oferta, niepoważnego przewoźnika?**

Formułując kryteria oceny ofert w przetargu stworzono zdecydowane preferencje dla pojazdów zasilanych innym paliwem niż ropopochodne mimo, że rok wcześniej radni ogłosili Małopolskę regionem wolnym od biopaliw jako remedium na głód panujący w wielu regionach świata. W dodatku kryterium było tak sformułowane, że w specyficznych warunkach wystarczyło zgłosić 1 czy 2 takie autobusy (na 30 potrzebnych) aby uzyskać maksymalną liczbę punktów. Nie zapisano kompletnie żadnych warunków weryfikujących ewentualne hochsztaplerskie deklaracje w tym względzie. W efekcie najwięcej punktów zdobyła niemal najdroższa oferta spośród wszystkich złożonych w przetargu, w wyniku której miasto musiałoby zapłacić wiele milionów złotych więcej za tę samą pracę przewozową, którą dotychczas na tych liniach realizowało podobno strasznie drogie MPK SA.

Ogłaszając wielki tryumf nowoczesności i dalekowzroczności, zamawiający nie zreflektował się, że oferowana technologia zasilania silników jest w ogóle ani w Polsce, ani nawet w Europie nieznaną i niestosowaną, a pojedyncze autobusy zasilane w ten sposób dopiero wchodzą w fazę prób i eksperymentów. Czyżby ktoś naprawdę uwierzył, że oto grupa krakowskich urzędników pozostawia całą głupią Europę daleko w tyle? Dla realizacji zamówienia potrzeba było około 30 autobusów, które miały być dostarczone w ciągu kilku miesięcy, tymczasem fabryka, która miała je dostarczyć w całym poprzednim roku sprzedała zaledwie kilkanaście pojazdów. W przetargu nie zażądano wykazania, że deklarowany dostawca pojazdów jest w stanie wyprodukować, więc stąd zaczęły się późniejsze kłopoty z produkcją autobusów i parokrotne przekładanie terminu rozpoczęcia świadczenia usługi mimo, że w specyfikacji przetargowej wyraźnie zapisano termin na dzień 1 stycznia 2010 i nie podano żadnych warunków umożliwiających jego przesunięcie. Tak więc solidni oferenci, traktujący rzetelnie swoje zobowiązania nie podjęli się dostawy w takim terminie nietypowych na rynku autobusów. Jak wiadać okazali się po prostu frajerami, bo specyfikacja przetargowa swoje, a późniejsze decyzje zamawiającego swoje.

Wreszcie sam przewoźnik – firma owszem, z kilkudziesięcioletnimi tradycjami transportowymi, wyrosła na bazie dawnej Huty im. Lenina ale nigdy w swojej historii nie obsługiwała żadnej ogólnodostępnej regularnej linii miejskiej. Kryteria, które miały uchronić przetarg przed ofertami takich przewoźników zostały tak sformułowane, że PTS bez trudu je ominął. Zamawiający nie potrafił lub nie chciał wyeliminować z postępowania takich oferentów.

Jaki wyszedł efekt końcowy? Zużyto wiele ryz papieru, dziesiątki a pewnie i setki godzin zmarnowanych przez urzędników na przygotowanie i przeprowadzenie procedury przetargowej, różnego rodzaju postępowania wyjaśniające i odwoławcze, komunikaty, oświadczenia itp. i wreszcie... jesteśmy w punkcie wyjścia? Nie! Cofnęliśmy się o co najmniej pół roku. Pół roku, w ciągu którego MPK SA nie prowadziło żadnego postępowania na zakup nowych autobusów, bo przecież miały być zastąpione innymi, nowego przewoźnika. Tak więc krakowskie MPK po raz pierwszy od co najmniej kilkunastu lat nie kupi w tym roku nowych autobusów (bo od ogłoszenia przetargu do otrzymania nowych pojazdów mija przeważnie 7-8 miesięcy), a krakowianie będą jeździć taborem, który zestarzał się średnio o 1 rok.

I oby to nie był tylko jedyny efekt tego przetargu. Wierzymy wszyscy, że osoby odpowiedzialne za zamawianie usługi przewozowej wyciągną z tego co się stało odpowiednie wnioski i nie popełnią już tak kardynalnych błędów w przyszłości. Cóż, podobno nie myli się tylko ten, kto nic nie robi.

A MPK SA jeśli tylko dostanie od Miasta taką szansę, z pewnością w ciągu paru lat odrobi lukę, która wytworzyła się w procesie odnowy taboru komunikacji miejskiej w Krakowie.

Mariusz Szalkowski



ŠKODA ELECTRIC

ŠKODA ELECTRIC a.s. jest członkiem grupy czeskiej ŠKODA TRANSPORTATION z siedzibą w Pilźnie, którą m.in. tworzą ŠKODA TRANSPORTATION a.s. (producent tramwajów, lokomotyw, wagonów metra), ŠKODA VAGONKA (producent elektrycznych zestawów trakcyjnych i wagonów) czy PARS ŠUMEPRK (zajmuje się modernizacją pojazdów szynowych w tym tramwajów oraz produkcją spalinowych pojazdów kolejowych). Na terenie Polski Grupa ŠKODA TRANSPORTATION reprezentowana jest przez ŠKODA POLSKA Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

ŠKODA ELECTRIC a.s. jest czołowym światowym producentem elektrycznych napędowych układów trakcyjnych oraz silników trakcyjnych do trolejbusów, tramwajów, lokomotyw, pociągów podmiejskich, wagonów metra oraz do specjalnych pojazdów kopalnianych. Spółka nawiązuje do długoletniej tradycji produkcji elektrotechnicznej zakładów Škoda w Pilźnie, która zapoczątkowana została w 1921 roku.

ŠKODA ELECTRIC a.s. została założona w 2003 roku w związku ze skoncentrowaniem technicznego i produkcyjnego zakresu działania grupy Škoda obejmującego branżę elektrycznych układów napędowych i sterowniczych pojazdów szynowych. Škoda Electric powstała w wyniku połączenia mocy produkcyjnych oraz know-how które związane są z wyposażeniem elektrycznym stosowanym w urządzeniach trakcyjnych, z kilku odrębnych jednostek i firm w jedną spółkę. W wyniku tego powstała silna spółka, w której obecnie reprezentowane są trzy podstawowe branże: rozwój i produkcja elektrycznych silników trakcyjnych, rozwój i produkcja elektrycznych przetwornic i falowników (napędów pomocniczych) oraz produkcja i rozwój trolejbusów.

Škoda Electric współpracuje z szeregiem ośrodków naukowych i badawczych. Klientami firmy Škoda Electric są największe firmy produkujące finalne wyroby w swojej branży. Škoda Electric jest dynamiczną firmą, która dzięki doświadczeniu i pozytywnemu podejściu do klienta uzyskuje coraz lepszą pozycję na rynkach międzynarodowych.

W Polsce pojazdy z napędem ŠKODA Electric możemy zobaczyć m.in. we Wrocławiu 17 tramwajów ŠKODA (do końca roku 2011 będzie ich blisko 50 sztuk) we Krakowie na tramwajach Bombardier czy na licznych czeskich lokomotywach z charakterystycznym logo ŠKODA.

ŠKODA

Znany na całym świecie chroniony znak towarowy ŠKODA z tradycyjną skrzydlatą strzałą stał się symbolem wysokiej jakości i niezawodności produktów, wysokiej klasy usług i doskonałości technicznej, na podstawie wiedzy uzyskanej z wyników podstawowych i stosowanych badań. Wysoki poziom techniczny, długoletnie doświadczenia w produkcji i jakość urządzeń technologicznych wraz z wysoko wykwalifikowanym personelem stwarza warunki dla pomyślnej realizacji naszych produktów nie tylko na rynku krajowym, ale przede wszystkim w ramach rynku globalnego, włącznie z możliwością włączenia się do współpracy międzynarodowej.

PROGRAM PRODUKCJI GRUPY TRANSPORTATION

- ✓ lokomotywy elektryczne oraz ich modernizacja
- ✓ tramwaje niskopodłogowe i ich modernizacja,
 - ✓ trolejbusy
 - ✓ składy metro oraz ich modernizacja
- ✓ elektryczne i spalinowe zestawy trakcyjne
 - ✓ piętrowe zestawy trakcyjne
- ✓ produkcja najważniejszych komponentów pojazdów szynowych (m.in. wózki, silniki trakcyjne, napędy pomocnicze)
- ✓ serwis gwarancyjny, pogwarancyjny, full serwis pojazdów

SMOCZY MATECZNIK

Pewnie każdy wie, że w Krakowie znajdował się smok który pozostawił po sobie na Wzgórzu Wawelskim Smoczą Jamę. Obecnie przed Smoczą Jamą znajduje się kopia wawelskiego smoka, która to zjeje ogniem jeżeli na odpowiedni numer wysłany zostanie sms.

Natomiast nie każdy wie, że od wielu już lat na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka krakowskiego MPK znajduje się smoczy matecznik. Co roku na wiosnę w halach Woli Duchackiej „rodzą się” smoki, które uczestniczą w corocznych Paradach Smoków.

Oczywiście smoki te tworzone są przez pracowników i aktorów Teatru Lalki, Maski i Aktora Groteska w Krakowie a ostateczny kształt nadaje im Piotr Plesner z teatru. Smok pokazany na zdjęciu w bieżącym roku pojechał do Szanghaju na wystawę Expo.

Marian Lesiak



Na terenie zajezdni Wola Duchacka smoki pojawiają się przynajmniej raz w roku

REKLAMA

LOCTITE®

Teroson

Henkel Adhesives Technologies General Industry będący częścią Henkel Polska, to światowy lider w branży chemii dla przemysłu. Oferujemy kleje inżynieryjne, uszczelniacze i produkty do przygotowania powierzchni. Marki LOCTITE i TEROSON to:

- środki zabezpieczające przed samoczynnym luzowaniem połączeń gwintowanych
- płynne szczeliwa do gwintów i złączy kołnierzowych
- produkty mocujące połączenia typu wał/piasta
- kleje błyskawiczne do gum i tworzyw sztucznych (w tym błyskawiczne kleje elastyczne)
- kleje epoksydowe nowej generacji
- elastyczne masy klejąco uszczelniające (silikonowe, poliuretanowe oraz silanowe)
- kompozyty polimerowe z wypełniaczami metalowymi i ceramicznymi
- środki smarne i pasty montażowe
- środki do przygotowania powierzchni i in.

Główną zasadą jest ścisła współpraca z klientami na każdym etapie projektu. Wsparcie klientom zapewnia pomoc techniczna świadczona przez rozbudowaną sieć lokalnych Konsultantów Technicznych. JEŚLI NIE JESTEŚ JESZCZE NASZYM KLIENTEM spotkanie z nami będzie znaczącym czynnikiem w rozwoju i ograniczeniu kosztów utrzymania ruchu maszyn i urządzeń w Twojej firmie - ZAPRASZAMY!

Henkel Polska Sp. z o.o. Adhesive Technologies General Industry
 Ul. Domaniewska 41/ MARS 02-672 Warszawa
 Tel: +48 22 5656200 Fax: +48 22 5656222 Infolinia: 0-801 111 222
www.loctite.pl
 e-mail: loctite.polska@pl.henkel.com



Konsorcjum Brokerów ubezpieczeniowych **EIB SA oraz PWS Konstanta SA** tworzą dwie spółki zaliczające się do czołówki firm brokerskich w Polsce. Doświadczenie zdobyte podczas 15 lat współpracy z największymi polskimi przedsiębiorstwami daje naszym Klientom gwarancję, że **wdrażane rozwiązania ubezpieczeniowe zostały sprawdzone w praktyce.**

RAZEM ZAOPIEKUJEMY SIĘ TWOIM RYZYKIEM

EIB SA jest brokerem ubezpieczeniowym. Działalność brokerską prowadzi nieprzerwanie od 1994 roku. Spółka została powołana jako „in-house broker” największych na polskim rynku podmiotów z sektora energetycznego, a 15-letnia aktywność na rynku pośrednictwa ubezpieczeniowego przyniosła ponad 400 klientów instytucjonalnych, wśród których wyraźnie dominuje sektor energetyczny oraz podmioty sektora ochrony zdrowia. Akcjonariuszami EIB SA są w zdecydowanym stopniu spółki skarbu Państwa.

PWS Konstanta S.A.

PWS Konstanta S.A. jest brokerem ubezpieczeniowym i reasekuracyjnym. Spółka została założona w roku 1995 przez brokerów posiadających doświadczenie w obsłudze ubezpieczeń przemysłowych. Spółka świadczy usługi brokerskie dla niemal 800 podmiotów różnych sektorów gospodarki w tym w energetyce, hutnictwie, bankowości a dla samorządów oraz jednostek ochrony zdrowia.

Zarząd EIB SA

Rafał Kaszubowski – Prezes Zarządu

Stanisław Friedel – Wiceprezes Zarządu

Zarząd PWS Konstanta SA:

Jacek Kliszcz – Prezes Zarządu

Mariusz Badura – Wiceprezes Zarządu

Łącznie zatrudniamy **110 licencjonowanych brokerów**, a z naszych usług korzysta niemal **1.200 podmiotów z różnych gałęzi gospodarki**. Wyróżnia nas zespołowe podejście do rozwiązywania problemów naszych Klientów. Do obsługi każdego przypisany jest **zespół doświadczonych brokerów** zajmujących się tworzeniem programu ubezpieczenia oraz bieżącym jego administrowaniem.

Tym, na co kładziemy szczególny nacisk, jest **szybka wypłata prawidłowo oszacowanego odszkodowania**. Aktywnie uczestniczymy w procesie likwidacji szkód.

Do dyspozycji naszych Partnerów oddajemy **Biuro Prawne**, zatrudniające na etacie i na wyłączność radców prawnych z wieloletnim doświadczeniem prawniczym i ubezpieczeniowym. Daje to gwarancję poprawności oferowanych rozwiązań oraz profesjonalnego wsparcia w sporach z zakładami ubezpieczeń.

Gromadzone przez lata doświadczenia i wiedza na temat specyfiki działania naszych partnerów, przyczyniają się do coraz lepszego rozumienia ich potrzeb, a co za tym idzie - nieustannego podnoszenia poziomu świadczonych przez nas usług.

Łączna wartość mienia Klientów Konsorcjum EIB SA i PWS Konstanta SA, powierzonego nam do asekuracji to **180.000.000.000 zł dzięki czemu, możemy stosować w naszych programach rozwiązania niedostępne dla pojedynczego Klienta.**

- Przepis składki z umów ubezpieczenia zawartych na rzecz naszych Klientów wynosi ok. **300.000.000 PLN** rocznie, dzięki czemu **dyśponujemy dużą siłą negocjacyjną** wobec zakładów ubezpieczeń, dającą naszym Klientom wymierne korzyści.
- Za nasze działania bierzemy pełną odpowiedzialność. Gwarancją bezpieczeństwa dla Partnerów EIB SA i PWS Konstanta S.A są nasze polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawodowej, których łączna suma gwarancyjna wynosi **40200000 Euro**.

Głównym celem jaki sobie postawiliśmy przy tworzeniu Konsorcjum jest zapewnienie najwyższej jakości świadczonych usług, a w szczególności uzyskanie efektu skali, który wzmocni naszą i w konsekwencji Państwa pozycję negocjacyjną wobec zakładów ubezpieczeń.

135 lat tradycji
w komunikacji miejskiej
1875-2010

ORGANIZATORZY OBCHODÓW



PARTNERZY GŁÓWNI



BOMBARDIER



PARTNERZY



ŠKODA ELECTRIC



VOITH



KANCELARIA
RADCY PRAWNEGO
AGNIESZKA PSZON

KLARISTO

OMNIBUS

GRZEZPOL

ANCO

ZAKŁAD
REMONTOWO-BUDOWLANY
SZCZUROWSKI i KRÓLAS

EWAN

LIND

ZAKŁAD
REMONTOWO-BUDOWLANY
PRZYSIĘŻNIK JANUSZ

PLAN NOCNEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W KRAKOWIE

CRACOW NIGHT BUS NETWORK MAP

NACHTLINIENNETZ KRAKAU



PLAN NOCNEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ KRAKÓWA

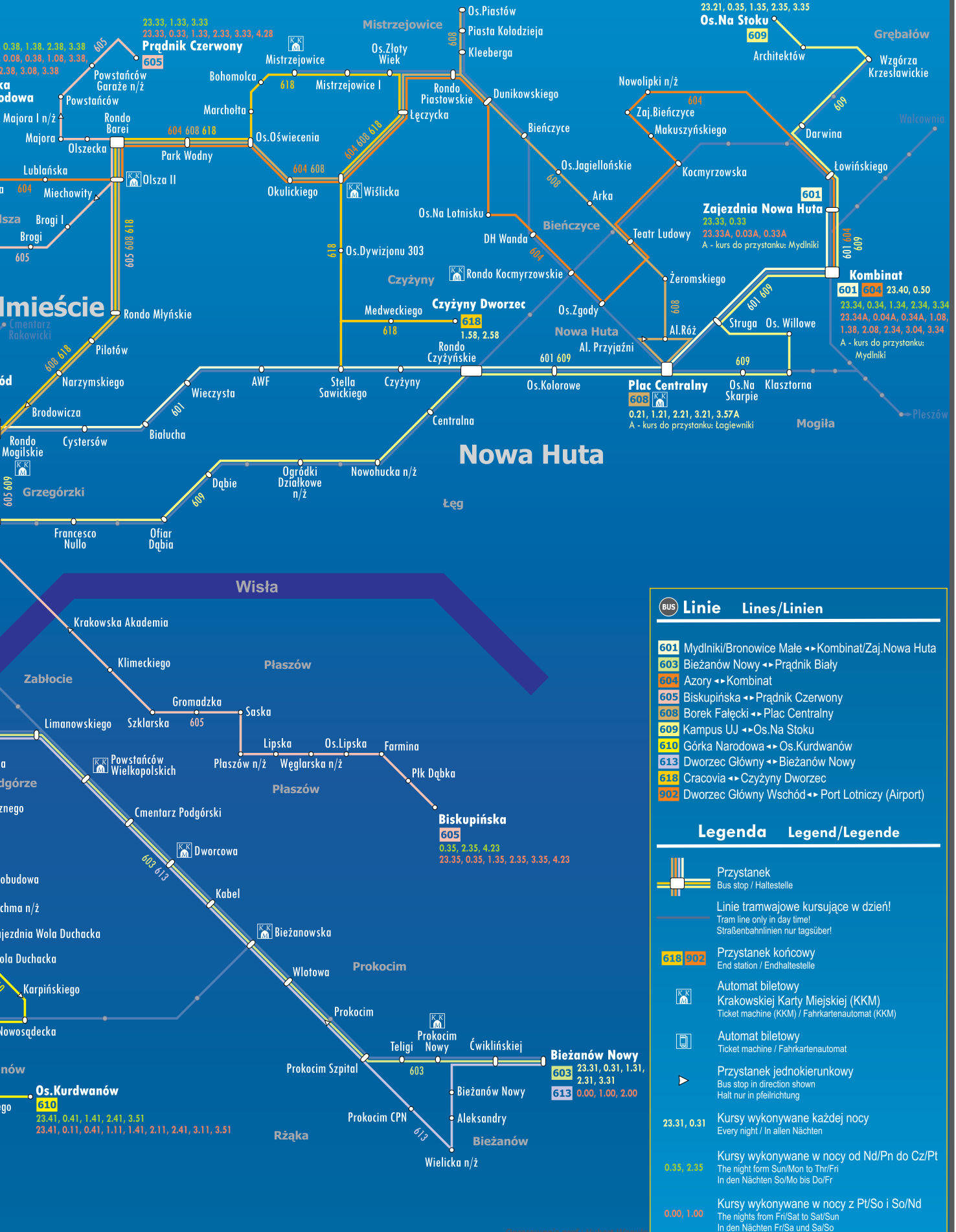
Cracow night bus network map Nachtliniennetz Krakau

135 lat tradycji w komunikacji miejskiej 1875-2010



Dworzec Główny
Main Railway Station/Hauptbahnhof

601	<ul style="list-style-type: none"> Zajezdnia Nowa Huta 0.00, 1.00A, 2.00A, 3.00A, 4.00, 4.40 0.00, 0.45A, 1.15A, 1.45A, 2.10A, 2.40A, 3.10A, 3.40, 4.10, 4.40 A - kurs do przystanku: Kombinat Bronowice Małe 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00 0.00A, 0.30A, 1.00A, 1.30, 2.00, 2.30, 3.00, 3.30, 4.00 A - kurs do przystanku: Mydlniki
603	<ul style="list-style-type: none"> Prądnik Biały 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00 Bieżanów Nowy 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00
605	<ul style="list-style-type: none"> Biskupińska 0.00, 2.00, 4.00 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00, 4.50 Prądnik Czerwony 1.00, 3.00, 4.43 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00, 4.43
608	<ul style="list-style-type: none"> Borek Fałęcki 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00, 4.31A A - kurs do przystanku: Łagiewniki Plac Centralny 0.30, 1.30, 2.30, 3.30, 4.30
609	<ul style="list-style-type: none"> Kampus UJ 0.00, 1.10, 2.10, 3.10, 4.10 Os. Na Stoku 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00
610	<ul style="list-style-type: none"> Os. Kurdwanów 0.00, 1.00, 2.00, 3.00, 4.00 0.00, 0.30, 1.00, 1.30, 2.00, 2.30, 3.00, 3.30, 4.00 Górka Narodowa 0.12, 1.12, 2.12, 3.12, 4.22 0.12, 0.42, 1.12, 1.42, 2.12, 2.42, 3.12, 3.42, 4.22
613	<ul style="list-style-type: none"> Bieżanów Nowy 0.30, 1.30, 2.30
618	<ul style="list-style-type: none"> Czyżyny Dworzec 0.00, 1.00, 2.00 Cracovia 2.30, 3.30
603A	<ul style="list-style-type: none"> Port Lotniczy (Airport) 0.15, 1.25, 3.45 Dworzec Główny Wschód 23.55, 1.25, 2.55



BUS	Linie	Lines/Linien
601	Mydlniki/Bronowice Małe ↔ Kombinat/Zaj.Nowa Huta	
603	Bieżanów Nowy ↔ Prądnik Biały	
604	Azory ↔ Kombinat	
605	Biskupińska ↔ Prądnik Czerwony	
608	Borek Fałęcki ↔ Plac Centralny	
609	Kampus UJ ↔ Os.Na Stoku	
610	Górka Narodowa ↔ Os.Kurdwanów	
613	Dworzec Główny ↔ Bieżanów Nowy	
618	Cracovia ↔ Czyżyny Dworzec	
902	Dworzec Główny Wschód ↔ Port Lotniczy (Airport)	

Legenda	Legend/Legende
	Przystanek Bus stop / Haltestelle
	Linie tramwajowe kursujące w dzień! Tram line only in day time! Straßenbahnlinien nur tagsüber!
	Przystanek końcowy End station / Endhaltestelle
	Automat biletowy Krakowskiej Karty Miejskiej (KKM) Ticket machine (KKM) / Fahrkartenautomat (KKM)
	Automat biletowy Ticket machine / Fahrkartenautomat
	Przystanek jednokierunkowy Bus stop in direction shown Halt nur in Pfeilrichtung
23.31, 0.31	Kursy wykonywane każdej nocy Every night / In allen Nächten
0.35, 2.35	Kursy wykonywane w nocy od Nd/Pn do Cz/Pt The night from Sun/Mon to Thr/Fri In den Nächten So/Mo bis Do/Fr
0.00, 1.00	Kursy wykonywane w nocy z Pt/So i So/Nd The nights from Fri/Sat to Sat/Sun In den Nächten Fri/Sa und Sa/So

Vossloh Kiepe – poruszająca innowacja

Założone w 1906 roku w Düsseldorfie przez Theodora Kiepe jako „warsztat napraw elektrycznych lamp łukowych” przedsiębiorstwo rozbudowywało stopniowo swoją działalność gospodarczą od produkcji części zamiennych do elektrycznych urządzeń przełączających aż po podzespoły urządzeń dźwigowych i pojazdy elektryczne.

Później program produkcji objął zadajniki jazdy do zniszczonych w czasie wojny tramwajów, a przedsiębiorstwo zyskało międzynarodową renomę dzięki różnym dużym zamówieniom. W następnych latach program dostaw jest coraz bardziej rozszerzany i obejmuje kompletne wyposażenie elektryczne trolejbusów, tramwajów, pojazdów komunikacji podmiejskiej i lokomotyw.

Od 2002 roku firma Kiepe należy do koncernu Vossloh z siedzibą w Werdohl (Północna Nadrenia-Westfalia), co powoduje zmianę nazwy z Kiepe Elektrik na Vossloh Kiepe. W zakładzie w Düsseldorfie pracuje ponad 500 osób.

Dzisiaj Vossloh Kiepe jest znanym na arenie międzynarodowej producentem elektrycznego wyposażenia do publicznej komunikacji miejskiej. Innowacyjne koncepcje, kompetentne rozwiązania oraz odwaga do wchodzenia na nowe drogi to cechy, odznaczające nasze przedsiębiorstwo.

Oprócz wyposażenia trakcyjnego trolejbusów i tramwajów, stosowanego na całym świecie, najnowszym osiągnięciem w paście produktów jest szeregowy napęd hybrydowy, pozwalający na zapewnienie trwałej nieszkodliwości środowiskowej w komunikacji publicznej.

Kontakt:

Andrzej Zabrodzki

Vossloh Kiepe GmbH

Tel.: +49 211 7497-542

E-mail: a.zabrodzki@vkd.vossloh.com



Poruszająca innowacja!

Vossloh Kiepe dostarcza kompletne wyposażenie pojazdów z napędem elektrycznym, takich jak metro, tramwaje, trolejbusy czy autobusy z napędem hybrydowym.

Vossloh Kiepe GmbH
Kiepe-Platz 1 • D-40599 Düsseldorf
Tel. +49 (0) 211 7497-0 • Fax +49 (0) 211 7497-300
info@vkd.vossloh.com • www.vossloh-kiepe.com



« Bombardier Transportation składa gratulacje z okazji 135 rocznicy uruchomienia komunikacji miejskiej w Krakowie »

