

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (37) 2010  
lipiec - wrzesień



**Gorący temat**  
Krakowskie MPK jubileusz 135-lecia  
świętowało w Teatrze Słowackiego

**Projekt Unijny**  
Nowa linia tramwajowa rośnie w oczach



**W środku ekstra dodatek –  
plakat Duranta**

## W numerze:

<b>Krakowskie MPK jubileusz 135-lecia świętowało w teatrze Słowackiego</b> – Anna Robak	4	<b>Czerwony „Ogórek” na linii 110 i 162</b> – Dominik Włodarczyk	30
<b>Krakowska komunikacja miejska przyjazna dla wszystkich</b> – Stanisław Jurga	7	<b>Jak przesiadają się pasażerowie w polskich miastach?</b> – Grzegorz Dyrkacz	31
<b>Najstarsze tramwaje i autobusy wyjechały na ulice Krakowa</b> – Jan Adamski	9	<b>Do ZOO autobusem MPK</b> – Marek Gancarczyk	34
<b>Konkurs z „Dziennikiem Polskim”</b> – Marek Gancarczyk	10	<b>Przebudowany tramwaj z niską podłogą już wozi pasażerów</b> – Marcin Gałań	35
<b>Stacja obsługi autobusów Wola Duchacka bez tajemnic</b> – Tadeusz Dąbrowa	11	<b>Pierwsze nowe autobusy po rocznej przerwie</b> – Mariusz Szałkowski	36
<b>Pracownicy MPK świętują</b> – Marian Lesiak	12	<b>Hybrydowy Mercedes we Wrocławiu</b> – Marian Lesiak	37
<b>OSP na 135-lecie</b> – Marian Lesiak	12	<b>Krakowskie torowiska w remoncie</b> – Adrian Obuchowicz	38
<b>Nowa linia tramwajowa rośnie w oczach</b> – Marek Gancarczyk	13	<b>Kolejne remonty PKR-ów</b> – Grzegorz Dyrkacz	39
<b>Dwukierunkowy tramwaj na nowym torowisku</b> – Adrian Obuchowicz	17	<b>Artyści zapowiadają przystanki</b> – Marek Gancarczyk	39
<b>Na ulicę Długą wróciły tramwaje</b> – Marek Gancarczyk	19	<b>Turyści wybierają w Krakowie tramwaj</b> – Jan Adamski	40
<b>Kraków kupuje najdłuższe w Polsce tramwaje</b> – Jarosław Sabat	20	<b>Mieszkanek Chicago o krakowskiej komunikacji</b> – Jan Adamski	41
<b>Kraków dostanie z UE 185 mln zł</b> – Marek Gancarczyk	20	<b>Piłkarski turniej na Tramwaju</b> – Janusz Więckowski	42
<b>O trzech powodziach i nowym roku szkolnym</b> – z Barbarą Plantą rozmawia Anna Górecka	21	<b>W krzywym zwierciadle – Pokręcone szyny...</b> – Hubert Waguła	44
<b>Dbamy o bezpieczeństwo naszych pasażerów</b> – Grzegorz Dyrkacz	23	<b>Rozmaitości</b>	45
<b>Impuls życia bliżej pasażera</b> – Grzegorz Dyrkacz	24	<b>Kalendarium</b> – Piotr Kula, Hubert Waguła	47
<b>Trudne lata wojny, kolejny rozdział historii krakowskiego przewoźnika</b> – Jacek Kołodziej	25	<b>Nasz komentarz</b> – Lilianna Jakiel	47
<b>Zajezdnia Wola Duchacka świętuje 30 lat</b> – Władysław Żmuda	28	<b>Najlepszy motorniczy w Krakowie pracuje w Nowej Hucie</b> – Marek Gancarczyk	48
<b>KLM znów była atrakcją wakacji</b> – Tomasz Bielecki, Tomasz Tuleja	30	<b>Poradnik dla studentów I roku – Jak korzystać z KKM?</b> – Marek Gancarczyk	49

## Czy Długa może się podobać?

Gdyby na podstawie artykułów prasowych i relacji radiowo-telewizyjnych oceniać popularność krakowskich ulic, to okazałoby się, że w wakacje bezkonkurencyjnie zwyciężyła ul. Długa. Żadna inna krakowska arteria nie doczekała się tak szczegółowego opisu jak właśnie ul. Długa. Tytuły ze słowem „długa” w różnych odmianach pojawiały się w lokalnych gazetach niemal każdego dnia drugiej połowy lipca.

Wszystko zaczęło się od podpisania umowy z wykonawcą, konsorcjum firm z Mota-Engil na czele, której oferta zwyciężyła w przetargu dzięki najniższej cenie. Do dzisiaj pamiętam obietnice, które wypowiedział wtedy przedstawiciel Moty-Engil w siedzibie MPK (przypomnę, że krakowski przewoźnik jest inwestorem przebudowy ul. Długiej). Dotyczyły one przede wszystkim terminowego wykonania prac. Co prawda trudno było do końca wierzyć tym zapewnieniom. Wszyscy przecież pamiętamy problemy z terminami jakie miała ta portugalska firma przy modernizacji „Zakopianki” od Myślenic do Lubnia czy autostradowej obwodnicy Krakowa. Niemniej jednak wydawało się, że jest szansa, aby przebudowa ul. Długiej skończyła się zgodnie z planem, czyli w ciągu trzech miesięcy.

Im dłużej jednak trwały roboty na ul. Długiej i skrzyżowaniu ul. Długiej z Basztową, tym większa była pewność, że o jej terminowym oddaniu nie ma mowy. Jedna z gazet nawet to opóźnienie „przewidziała” sensacyjnie donosząc, że nowe tory położone na ul. Basztowej mijają się o 20 cm ze starym torowiskiem. Takiego problemu oczywiście nigdy nie było, co zresztą może każdy pasażer tramwaju ocenić podróżując ul. Basztową. Niemniej jednak opóźnienie stało się faktem. Wraz z nim pojawiła się krytyka. Narzekali mieszkańcy: na hałas, na zbyt szerokie chodniki, na stojące w chodnikach słupy, na zbyt dużo ograniczeń dla samochodów, itd. Te opinie powtarzali także dziennikarze. Czytałem je jeszcze kilka dni po otwarciu tej ulicy dla ruchu.

Trudno mi się z niektórymi opiniami nie zgodzić. Tym bardziej, że sam wielokrotnie przechodząc ul. Długą widziałem zupełny brak organizacji pracy u wykonawcy przebudowy. Nie ukrywam także, że nie podoba mi się prawdziwy las słupów stojący w chodniku na tej ulicy (aż trudno uwierzyć, że doprowadzili do tego sami mieszkańcy Długiej, którzy nie zgodzili się na dotychczasowe rozwiązanie, czyli podwieszanie sieci trakcyjnej do ścian kamienic). Nie uważam jednak, że to przekreśla korzyści, jakie wynikają z przebudowy ul. Długiej. Przecież jeszcze kilka miesięcy temu tu gdzie dzisiaj są równe chodniki i nowa nawierzchnia, były nierówne i połamane płytki i dziury. Tu gdzie jeszcze niedawno stał sznur samochodów blokując pieszym przejście po chodniku dziś są zatoki parkingowe. Nie wspomnę o udogodnieniach dla osób niepełnosprawnych, tych jeżdżących na wózkach czy niewidomych. Oczywiście można dyskutować nad kolorem kostki, projektując przebudowę można też było pewnie pomyśleć o tym, aby chodniki były odpowiednio przystosowane dla kobiet chodzących na kilkunastocentymetrowych obcasach. Niestety, nie da się zrobić tak, aby wszyscy byli zadowoleni.

Po powrocie z uroczystości otwarcia ulicy Długiej do swojego biura odebrałem telefon od mieszkanki tej ulicy. Pani skrytykowała remont. Stwierdziła, że ta nowa Długa stała się, owszem piękną promenadą dla spacerujących. Ale jej nie o to chodziło. Ona potrzebuje przecież tej ulicy do jazdy samochodem...

Może jednak nowa ul. Długa ma swoje zalety?

**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 – Tramwaj na moście  
Kotlarskim

### **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.



*Odnaczenia dla zasłużonych dla MPK wręczał Jacek Majchrowski, prezydent miasta Krakowa.*

## KRAKOWSKIE MPK JUBILEUSZ 135-LECIA ŚWIĘTOWAŁO W TEATRZE SŁOWACKIEGO

*Główne uroczystości jubileuszu 135-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie odbyły się w dniu 17 czerwca 2010 r. w teatrze im. J. Słowackiego.*

Na zorganizowanie w nim tak znaczącego jubileuszu nie przypadkowo wybrano ten właśnie teatr. Także i on ma bogatą tradycję. Powstał na miejscu wyburzonego w 1892 kościoła Ducha Świętego. Był to pierwszy budynek w Krakowie, który posiadał oświetlenie elektryczne.

W dniu uroczystości jubileuszowych przed teatrem został ustawiony samochód o nazwie Durant Rugby Express L wyprodukowany przez firmę Duranta. Samochód ten, to oryginalny egzemplarz krakowskiego taboru autobusowego, jaki w Krakowie był eksploatowany w latach trzydziestych XX wieku.

O miejscu odbywających uroczystości już z daleka informowała grająca pod budynkiem teatru orkiestra MPK.

O godzinie 10:30 teatr wypełnił się zaproszonymi gośćmi. Wśród nich znaleźli się przedstawiciele władz lokalnych, firm komunikacyjnych z Polski, firm współpracujących z naszym przedsiębiorstwem oraz pracownicy.

Dzwonek tramwajowy oznajmił rozpoczęcie uroczystości. Poprowadzili ją Małgorzata Krzysica i Jacek Wojciechowski – krakowscy aktorzy teatralni i filmowi, a także Mieczysław



*Podczas uroczystości wyróżnieni zostali długoletni pracownicy MPK*

ślaw Czuma, znany dziennikarz i „krakauer”.

Prowadzący zaprosili na scenę Jacka Majchrowskiego Prezydenta Miasta Krakowa, Adama Karolaka prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej i Juliana Pilszczka prezesa MPK S.A. Najpierw prezes MPK S.A. przywitał przybyłych gości, a następnie prezydent Krakowa w swoim wystąpieniu podkreślił ważną rolę komunikacji miejskiej dla mieszkańców Krakowa oraz jej dynamiczny rozwój. Po nim głos zabrał prezes IGKM.

Teatr był też miejscem uhonorowania tych wszystkich osób, które przyczyniły się do rozwoju krakowskiej komunikacji. Senator Stanisław Bisztyga oraz poseł Jerzy Fedorowicz z okazji 135-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie uhonorowali Juliana Pilszczka medalem senatu.

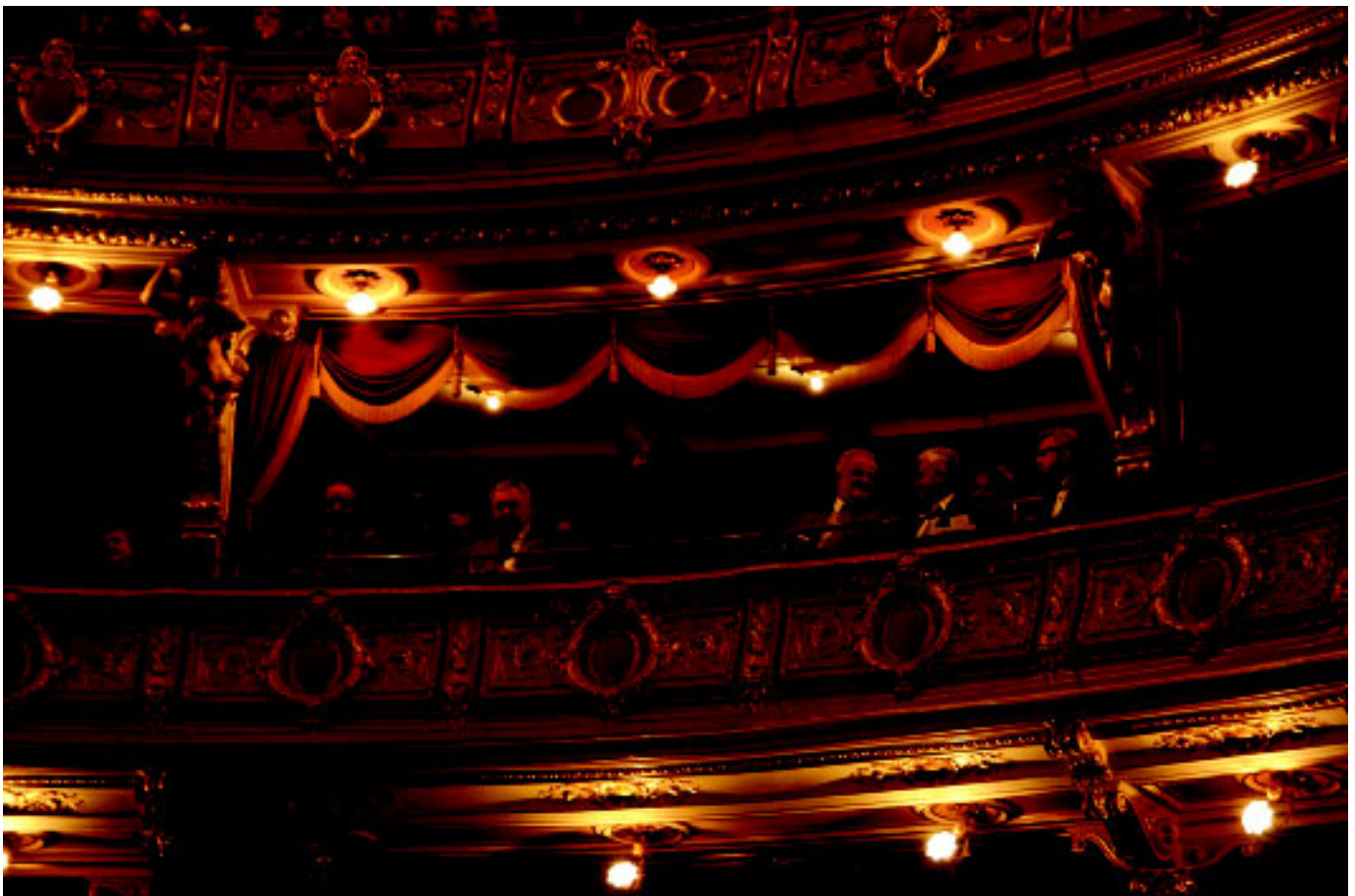
Dla wyróżnionych pracowników, poza otrzymanym odznaczeniem, równie ważne było miejsce i okoliczności, w jakich je otrzymali. Bo przecież to również oni swoją pracą zaangażowaniem, a często i pasją tworzyli historię tej firmy.

Na zakończenie oficjalnej części uroczystości Julianowi Pilszczkowi, prezesowi MPK S.A. został wręczony puchar przez Okręgowego Inspektora Pracy Tadeusza Fica.



*Po części oficjalnej nadszedł czas na występy artystów*

Po części oficjalnej prowadzący wyjaśnili, że jubileusz 135-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie powiązany jest również z 109 rocznicą premiery „Wesela” Stanisława Wyspiańskiego. Dlatego w dalszej części fragmenty dramatu Wyspiańskiego i informacje o wydarzeniach z historii MPK wymownie łączyły się ze sobą. Także do cytowanych fragmentów „Wesela” i faktów historycznych doskonale dopasowany



*W teatrze obecni byli przedstawiciele władz Krakowa*

został repertuar piosenek zaprezentowanych zgromadzonym w teatrze gościom przez Janusza Radka, Martę Bizoń, Małgorzatę Krzysicę i Katarzynę Zielińską. Każdy z występujących artystów będąc niewątpliwie indywidualnością, zaprezentował odrębny styl i wprowadził niepowtarzalny nastrój.

Kolejny jubileusz, który wiązał się z obchodowym i w teatrze uroczystościami to 65-lecie „Dziennika Polskiego” (patrona medialnego obchodów 135-lecia MPK). Z tej okazji Piotr Legutko, redaktor naczelny „Dziennika Polskiego” otrzymał „wajchę” tramwajową, by kierował ten krakowski dziennik we właściwym kierunku.

Niezaprzeczalnie największą gwiazdą tych uroczystości był kolejny jubilat świętujący swoje 60 urodziny. Zbigniew Wodecki – piosenkarz, muzyk, instrumentalista, kompozytor, aktor i prezydent telewizyjny – mocno związany z Krakowem oraz jak się okazało z komunikacją miejską (miał kilka kolizji z tramwajami). Słuchających porwał brawurowym wykonaniem utworu na skrzypcach. A jego piosenki zachwyciły widownię. Okazało się również, że świetnie opowiada dowcipy. W podziękę za występ wręczono mu skrzynkę z jego ulubionymi ziarnami słonecznika oraz tablicę kierunkową tramwaju nr 6 jako prezent z okazji 60 urodzin.

O takim jak ten jubileuszu należy mówić. Przecież od 135 lat MPK pełni ważną funkcję w życiu Krakowa i jego mieszkańców. O tym jak istotnym, mieszkańcy mieli możliwość się przekonać podczas strajku w 1990 r. Jednak niezależnie od zawirowań dziejowych pracownicy tej firmy, będący największym jej dobrem, zawsze pełnili swoją trudną i odpowiedzialną służbę, przykładając się cegielką po cegielce do budowy MPK S.A. w obecnym kształcie. Należy im się za to wielkie uznanie i słowa podziękowania.

**Anna Robak**  
**Fot. T. Bielecki**

### ODZNACZENIA WRĘCZONE W TEATRZE IM. SŁOWACKIEGO:

Stanisław Sorys, wicewojewoda małopolski wręczył odznaczenia państwowe. Otrzymali je:

**Braźnowy krzyż zasługi – Marian Lesiak**

**Złoty medal za długoletnią służbę:**

- Adam Białecki
- Tadeusz Dąbrowa
- Zygmunt Korajda
- Waldemar Mroczek
- Włodzimierz Nazimek
- Władysław Topa

Następnie odznaczenia **Honoris Gratia** wręczył Prezydent Miasta Krakowa Jacek Majchrowski. Otrzymali je:

- Dariusz Bojda
- Józef Drelicharz
- Grzegorz Dyrkacz
- Waldemar Mroczek
- Włodzimierz Nazimek
- Zbigniew Palenica

Kolejne odznaczenia **Zasłużony dla komunikacji miejskiej** Prezes IGKM Adam Karolak wręczył następującym osobom:

- Jackowi Majchrowskiemu
- Mariuszowi Szalkowskiemu

Odznaką **Zasłużony dla MPK w Krakowie** odznaczył Prezes Zarządu MPK S.A. Julian Pilszczek następujących pracowników:

- Stanisławę Adamczyk
- Andrzeja Błaszczyka
- Danutę Jaśkaniec
- Jerzego Jaśkowskiego
- Piotra Jurczyka
- Wacława Kowalskiego
- Bogdana Kubere
- Roberta Nagrabę
- Józefa Pajdaka
- Wojciecha Smędera
- Leszeka Wierzbickiego



Z okazji 60-tych urodzin Zbigniew Wodecki otrzymał szczególny prezent – tablicę tramwajową z nr 6

# KRAKOWSKA KOMUNIKACJA MIEJSKA PRZYJAZNA DLA WSZYSTKICH

*Ważnym wydarzeniem, towarzyszącym jubileuszowi 135-lecia krakowskiego MPK, była konferencja naukowa, poświęcona komunikacji miejskiej w aspekcie jej przystosowania do potrzeb wszystkich grup podróżnych.*



Fot. T. Bielecki

*O przystosowaniu krakowskiego taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych mówił Bogdan Dąsał (pierwszy od prawej), pełnomocnik prezydenta ds. osób niepełnosprawnych.*

Konferencja odbywała się w zabytkowej hali tramwajowej przy ulicy św. Wawrzyńca.

Dawna hala zajezdni i jej otoczenie zostało odpowiednio przystosowane do prowadzenia obrad. Na monitorach prezentowano uczestnikom konferencji filmy o historii komunikacji miejskiej w naszym mieście. Niezwykłym elementem scenografii był zabytkowy autobus, którym podróżowano przed blisko stu laty.

Niecodziennie prezentowało się również otoczenie hali. Zostało ono wykorzystane do ekspozycji zabytkowego taboru autobusowego i tramwajowego pochodzącego ze zbiorów MPK.

Zarówno sam wybór miejsca konferencji, jak i jego staranna aranżacja, stanowiły doskonały pretekst do refleksji nad przemianami technicznymi taboru wykorzystywanego w transporcie dawniej i dziś; nad warunkami, w jakich zbiorowa komunikacja miejska była realizowana w minionych dziesięciole-

ciach i jakim musi sprostać społeczeństwu. Ważnym kierunkiem unowocześniania, jakim podlegają pojazdy komunikacji miejskiej, jest ich dostosowanie do potrzeb różnych grup użytkowników. Tę tendencję doskonale ilustruje, zaprezentowany podczas konferencji wagon EU8N. Zaprojektowany i wyprodukowany w latach 80-tych, dzięki pracom modernizacyjnym przeprowadzonym w Krakowie i dodaniu elementu niskiej podłogi, może być obecnie uznany za przyjazny dla pasażerów.

Wystawa wiekowego taboru i historyczne miejsce, w którym odbywała się konferencja sprzyjały też rozważaniom na temat nowych wyzwań w dziedzinie organizowania zbiorowego transportu w miastach zabytkowych, gdzie w tradycyjnym układzie komunikacyjnym muszą funkcjonować nowoczesne środki transportu, realizujące przewóz pasażerów zgodnie ze współczesnymi standardami.

A to właśnie był jeden z ważnych

motywów wystąpień uczestników konferencji, którzy poruszali problemy związane z komunikacją miejską i taborem, dostosowanym do wymagań szeroko rozumianej ekologii oraz obsługi wszystkich grup pasażerów, w tym osób starszych, niepełnosprawnych, którym należy zapewnić odpowiednie warunki podróży.

Wystąpienie wprowadzające wygłosił Julian Pilszczyk, prezes MPK S.A. w Krakowie.

Zawierało ono informacje o dotychczasowych dokonaniach przedsiębior-

stwa, o kierunkach w jakich zbiorowy transport w naszym mieście będzie się rozwijał, o przygotowywanych innowacjach, a także różnorodnych działaniach zmierzających do doskonalenia jakości obsługi pasażerów. W wystąpieniu znalazły się również uwagi na temat wykorzystywania programów unijnych dla realizacji zamierzeń w dziedzinie rozwoju komunikacji miejskiej.

Z kolei Bogdan Dąsał, pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób Niepełnosprawnych, który zabrał głos na konferencji, zajął się problemami przewozu pasażerów z różnorodnymi schorzeniami narządów ruchu. Poruszył także problem przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz udogodnień jakie są niezbędne do obsługi tej grupy użytkowników komunikacji miejskiej. Docenione zostały dotychczasowe dokonania krakowskiego MPK w tej dziedzinie i sformułowane postulaty dotyczące dalszych działań, tak w zakresie przystosowania taboru, jak i infrastruktury.



*W konferencji wzięli udział m.in. przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacyjnych z całej Polski*

Kolejnym prelegentem był przedstawiciel grupy dostawców, producentów - z firmy Knorr-Bremse. W swoim wystąpieniu omówił on produkty i rozwiązania techniczne zapewniające bezpieczeństwo podróżowania oraz poprawiające jego jakość, szczególną uwagę zwracając na elementy wyposażenia pojazdów ułatwiające dostęp do tramwajów i autobusów w miejscach, gdzie infrastruktura przystankowa nie jest zadowalająca.

Reprezentujący Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni prelegenci przedstawili swoje doświadczenia w zakresie eksploatacji trolejbusów i autobusów zasilanych gazem. Ich relacja wzbudziła wśród słuchaczy duże zainteresowanie, ponieważ w Polsce trolejbusy nie są powszechnie użytkowane, a w Krakowie taka komunikacja nigdy nie istniała. Z uznaniem przyjęta została opinia, że trolejbus, dzięki stosowanemu obecnie nowym rozwiązaniom energooszczędnych napędów, ma szansę na miano taboru proekologicznego.

Przedstawiciel firmy Bombardier Transportation w swojej prezentacji przedstawił dotychczasowe dokonania przedsiębiorstwa w produkcji pojazdów przeznaczonych dla komunikacji miejskiej, szczególną uwagę zwracając na

„rodziny” taboru tramwajowego skierowanego do eksploatacji w Europie i Polsce. W jego wystąpieniu znalazły się także informacje o realizacji pojazdów nowej generacji, w tym takich, które wykorzystują niekonwencjonalne sposoby zasilania. Prelegent podkreślił dbałość firmy Bombardier Transportation o sprawy związane z ekologią, jak również z dostosowywaniem tworzonego taboru do potrzeb wszystkich grup pasażerskich, zwłaszcza niepełnosprawnych, z wózkami i na wózkach.

Prezentacja różnych koncepcji organizacji transportu zbiorowego w miastach zabytkowych, również poza granicami Polski, była tematem wystąpienia przedstawiciela Politechniki Krakowskiej. Znalazły się w nim uwagi i informacje o szeregu sprawdzonych w świecie rozwiązań organizacyjnych, które z powodzeniem można byłoby zaadaptować do warunków krakowskich.

W wystąpieniu kolejnego przedstawiciela MPK S.A. w Krakowie przytoczone były założenia strategii „zrównoważonego transportu” i uzasadniona teza, że realizowana przez MPK Kraków koncepcja zrównoważonej wymiany taboru w pełni odpowiada zamierzeniom określonym w strategii transportowej miasta.

Na konferencji głos zabrał też przedstawiciel firmy Vossloh – Kiepe. Podał on szereg informacji na temat najnowszych trendów rozwojowych w dziedzinie napędów energoelektronicznych z wykorzystaniem zjawiska rekuperacji energii - do pojazdów komunikacji miejskiej. Omówił też przedsięwzięcia innowacyjne realizowane w firmie.

Ostatnie wystąpienie w ramach sesji, to prezentacja wyników badań, prowadzonych przez Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej związanych z klimatem akustycznym w środkach transportu.

Podsumowując konferencję, przewodniczący obradom, Mariusz Szalkowski Dyrektor ds. Przewozów MPK S.A. w Krakowie podkreślił, jak wielkie znaczenie dla postępu w komunikacji ma bezpośrednia wymiana doświadczeń i poglądów oraz prezentacja wprowadzanych w różnych firmach i ośrodkach innowacji. Dotyczy to wszystkich obszarów działania: zarządzania – organizacji komunikacji, realizacji usługi przewozowej, spraw związanych z produkcją taboru oraz badań naukowych.

**Stanisław Jurga**





## NAJSTARSZE TRAMWAJE I AUTOBUSY WYJECHAŁY NA ULICE KRAKOWA

*Parada zabytkowych pojazdów - na czele 81 letni Durant Rugby. Do tego impreza plenerowa na pętli w Cichym Kąciku i dwie zajezdnie udostępnione zwiedzającym. To atrakcje, które MPK Kraków zorganizowało dla krakowian i turystów w niedzielę 27 czerwca 2010 roku w ramach obchodów 135-lecia funkcjonowania krakowskiego przewoźnika.*

Tradycja komunikacji miejskiej w Krakowie sięga roku 1875. Właśnie wówczas zaczęły kursować pierwsze konne omnibusy na trasie: Barbakan - Most Podgórski. Od tej przełomowej dla miasta chwili minęło dokładnie 135 lat. W związku z przypadającym w tym roku jubileuszem, krakowskie MPK postanowiło zorganizować paradę zabytkowych pojazdów, dla krakowian i turystów. Uroczystość zaplanowano na niedzielę 27 czerwca 2010 roku. Cały tabor, który miał uczestniczyć w uroczystościach już od samego rana stacjonował w zajezdni tramwajowej Podgórze.

Tuż po godzinie 11.00 pojazdy wyruszyły z zajezdni od strony ulicy Rzemieślniczej w kierunku Śródmieścia. Jako pierwsze wyjechały zabytkowe autobusy. Prawdziwa perełka krakowskiej komunikacji – Durant Rugby L z roku 1929 ruszył na czele i to on poprowadził całą paradę przez miasto. Za nim ustawiły się w kolejności Nysa N59M, San H01B, Jelcz 272 Mex – czyli słynny „Ogórek”, oraz pojazdy, które jeszcze do niedawna jeździły po ulicach naszego miasta – Autosan H6 oraz kultowy Ikarus. Zaraz za autobusami podążyły tramwaje. W ich przypadku zdecydowano się na kolejność „od najnowszego do najstarszego” - tak więc tuż za Ikarusem można było podziwiać Bombardiera NGT6, MAN N8S zaś cały korowód kończyła popularna „Gracówka” czyli Sanok SN1 – tramwaj z 1912 roku.

Trudno było przewidzieć, że historyczne autobusy i tramwaje wzbudzą tak wielkie zainteresowanie mieszkańców naszego miasta. Już na pierwszym przystanku przy ulicy Rzemieślniczej, czekał tłum ludzi fotografujących i podziwiających zabytkowe pojazdy. Parada przejechała przez Stare



*Również dzieci bawiły się podczas parady*



*Zabytkowymi tramwajami przyjechały do Cichego Kącika tury mieszkańcówn i turystów*

Podgórze, centrum miasta na pętli tramwajowej w Cichym Kąciku. Defilowała ulicami: Wadowicką, Kalwaryjską, Krakowską, Św. Gertrudy, Franciszkańską, Piłsudskiego i al. 3 Maja. Wzbudzała dużą sensację. Ci wszyscy, którzy chcieli zakosztować jazdy pojazdami w niej uczestniczącymi, mogli wsiąść do nich na czterech przystankach: przy ul. Rzemieślniczej, pl. Wolnica, pl. Wszystkich Świętych, oraz przy ulicy Oleandry.

W Cichym Kąciku odbyły się główne uroczystości imprezy. Każdy mógł z bliska przyjrzeć się pojazdom kursującym po naszym mieście w latach PRL-u, w okresie międzywojennym, a nawet tym sprzed I Wojny Światowej. Dodatkową atrakcją święta były przejazdy autobusami dookoła krakowskich Błoi. Z kolei zabytkowe tramwaje, zabierały pasażerów na nieco dłuższą przejażdżkę, bo aż na Salwator.

**Jan Adamski**

**Fot. T. Bielecki (3), J. Snopiński (1)**



*Zabytkowe pojazdy przejechały wzdłuż krakowskich Błoi*

## KONKURS Z „DZIENNIKIEM POLSKIM”

Tuż po przejeździe parady na Chichy Kącik został rozstrzygnięty konkurs, który MPK S.A. zorganizowało wspólnie z „Dziennikiem Polskim” z okazji 135-lecia krakowskiego przewoźnika.



Fot. T. Bielecki

*Nagrodę, model Bombardiera, wręczył zwycięzcy Julian Pilszczyk, prezes MPK S.A. w Krakowie*

Konkurs składał się z dwóch części. Najpierw trzeba było wykazać się wiedzą na temat krakowskiego MPK a potem opisać ciekawą historię związaną z podróżowaniem miejską komunikacją. Swoje odpowiedzi przysłało kilkadziesiąt osób. Zwycięzcy otrzymali zestawy atrakcyjnych upominków m.in. modele tramwaju Bombardiera i autobusu Solarisa.

Po szczegółowej ocenie nadesłanych historii związanych z krakowskim MPK, jury wybrało trzy najciekawsze.

Trzecie miejsce zajęła opowieść Krystyny Wiatkowskiej, której - gdy jechała na rozmowę kwalifikacyjną - miejsca ustąpił przyszły szef. Drugie miejsce przypadło Janinie Roszkowskiej, która przygarnęła znalezionego w tramwaju kundelka. Pierwsze miejsce zdobył zaś Krzysztof Wyporowski ze swoją historią sprzed ponad 30 lat o pchaniu „ogórka” do zoo.

Zwycięzcy nie kryli radości z otrzymanych nagród. Dla wielu z nich było to pierwsze zwycięstwo w konkursie.

**Marek Gancarczyk**

# STACJA OBSŁUGI AUTOBUSÓW WOLA DUCHACKA BEZ TAJEMNIC

*W niedzielę 27 czerwca od 12.00 do 16.00 Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka była otwarta dla zwiedzających.*



Fot. T. Bielecki

*Zwiedzający z uwagą słuchali o specyfice pracy w stacji obsługi autobusów. Przewodników często nagradzali brawami*

Rozpoczęcie zwiedzania niedostępnych miejsc na obiekcie Wola Duchacka wyznaczono na tymczasowym przystanku przed wjazdem na teren zajezdni. Z tego miejsca w odstępach co pół godzinnych autobusy zabierały grupy chętnych do zwiedzania miejsc wcześniej wyznaczonych. Każda z grup była przejmowana przez wyznaczonych pracowników-przewodników.

Kolejność zwiedzania miejsc stacji obsługi została wyznaczona w sposób szczególny, który był zgodny z cyklem technologicznym autobusów zjeżdżających z terenu miasta po zakończonej pracy.

Pierwszy przystanek już na terenie zajezdni wyznaczony został na stacji paliw. Tam, zainteresowanie zwiedzających skupiło się głównie na cyklu rejestracji oleju napędowego i płynów technologicznych.

Drugim miejscem, przystankowym były trzy stanowiska myjni autobusowych.

Dużą atrakcją dla zwiedzających, a szczególnie dla dzieci był przejazd autobusem przez uruchomioną myjnię.

Była to już kolejna tego typu prezentacja, na którą zostali zaproszeni pasażerowie korzystający z usług komunikacji miejskiej, którzy na co dzień nie mają możliwości zwiedzania takich miejsc jak stacje obsługi autobusów. Była to więc okazja do sprawdzenia jak wygląda od kuchni praca zaplecza transportu publicznego

Kolejnym „przystankiem” był warsztat wymiany olejów i płynów technologicznych nazywany umownie warsztatem rejestracyjnym, gdzie następuje przygotowanie autobusów do badania przed kontrolą w stacji diagnostycznej.

W dalszej kolejności zwiedzano warsztaty ogumienia, warsztat obróbki bębnow i szczęk hamulcowych. Była także możliwość „podglądania” autobusów od spodu z miejsc kanałów przeglądowych.

Końcowym etapem zwiedzania miejsc warsztatowych były pomieszczenia mistrza zmianowego, gdzie wydaje się dyspozycje o naprawie autobusów, a także zarządza się personelem technicznym.

Należy podkreślić, że chętnych, którzy chcieli zobaczyć i zapoznać się działalnością zajezdni autobusowa od „podszewki” nie brakowało.

Dość powiedzieć, że planowane na godzinę 16:00 zakończenie zwiedzania przeciągnęło się aż do godziny 17:30, kiedy to ostatnia grupa zwiedzających opuściła teren obiektu.

Łącznie na szesnaście grup zwiedzających było niemal pół tysiąca osób dorosłych wraz z dziećmi.

Podsumowując trzeba podkreślić, iż przedsięwzięcie takie jak dzień otwarty, należy uznać za udane. Przede wszystkim dlatego, że jest to okazja do bezpośredniego kontaktu pasażerów korzystających z naszych środków transportu z personelem technicznym, a także z prowadzącymi pojazdy komunikacji miejskiej.

Pytania jakie zadawali zwiedzający były bardzo ciekawe i nieraz kłopotliwe dla kierowców, którzy również brali udział w prezentacji przewożąc autobusami grupy zwiedzających. Niemniej jednak należy podkreślić, że świetnie sobie radzili podobnie jak i na co dzień za kierownicą.

Niejednokrotnie grupy na koniec oklaskami dziękowały przewodnikom za pokazanie miejsc na co dzień niedostępnych. Duże wrażenie zrobiła na zwiedzających sytuacja jaką zastali na obiekcie. Podkreślali, że panuje ład i porządek, tak na placach postojowych jak i wewnątrz hal warsztatowych.

Dzień otwarty był więc sporą atrakcją dla wielu osób nie tylko mieszkańców Krakowa, które postanowiły odwiedzić Stację Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Dzień otwarty zajezdni został ogłoszony w ramach obchodów 135-lecia krakowskiego MPK, a także 30-lecia istnienia zajezdni autobusowej Wola Duchacka.

**Tadeusz Dąbrowa**



## PRACOWNICY MPK ŚWIĘTUJĄ

26 czerwca w ramach obchodów 135-lecia powstania krakowskiego MPK zorganizowano na boisku TS Tramwaj piknik dla pracowników i ich rodzin.

Przez prawie całą sobotę na boisku koncertowała Krakowska Staromiejska Orkiestra pod dyktando pana Wiesława Olejniczaka. W przerwach tej muzyki odbywały się pokazy drużyny futbolu amerykańskiego Sioux Kraków Tigers, która wprowadziła widzów w tajniki tego mało znanego u nas sportu, pokazując typowe zagrania, wyjaśniając zasady gry oraz przedstawiając nawet szczegóły ubioru zawodników co dla niektórych widzów było niezwykle interesujące.

Uczestnicy pikniku bawili się przy grillach. Całą imprezę prowadził pan Jarosław Prasol organizując przeróżne konkursy z nagrodami zarówno dla dzieci jak i dorosłych.

**Marian Lesiak**  
Fot. T. Bielecki



## OSP NA 135-LECIE

W ramach obchodów 135-lecia krakowskiego MPK strażacy ochotnicy z Zakładowej OSP odbyli zawody mające na

celu sprawdzenie poziomu wyszkolenia strażaków oraz sprawności posiadanego sprzętu gaśniczego. Zawody te były także eliminacją do strażackich ćwiczeń OSP miasta Kraków a zwycięzca miał prawo do reprezentowania naszej firmy w zawodach miejskich.

W zawodach które odbyły się 25 czerwca na boisku sportowym TS Tramwaj wzięło udział 6 drużyn. Zwyciężyła drużyna ze Stacji Obsług i Remontów, drugie miejsce zajęła drużyna ze Stacji Obsług Tramwajów Nowa Huta a trzecie z Podgórze. Pozostałe miejsca zajęły stacje autobusowe.

Zawody składały się z dwóch konkurencji: biegu sztafetowego z przeszkodami oraz z ćwiczenia bojowego polegającego na sprawnym rozwinięciu sprzętu gaśniczego. O zajętych miejscach decydowała suma czasów prawidłowego wykonania obu konkurencji. Sędziowali zawodowi strażacy z krakowskiej PSP.

Następne zawody zaplanowano na jesień.

**Marian Lesiak**



Fot. T. Bielecki



*Konstrukcja estakady – widok od strony budowanej ul. Kuklińskiego*

## **NOWA LINIA TRAMWAJOWA ROŚNIE W OCZACH**

*Za kilka miesięcy zakończy się budowa nowej linii tramwajowej. Już w sierpniu wykonawca tej inwestycji zakończył prace na odcinku od ronda Grzegórzeckiego do ul. Nowobuckiej. Na pozostałych odcinkach prace postępują w zawrotnym tempie.*



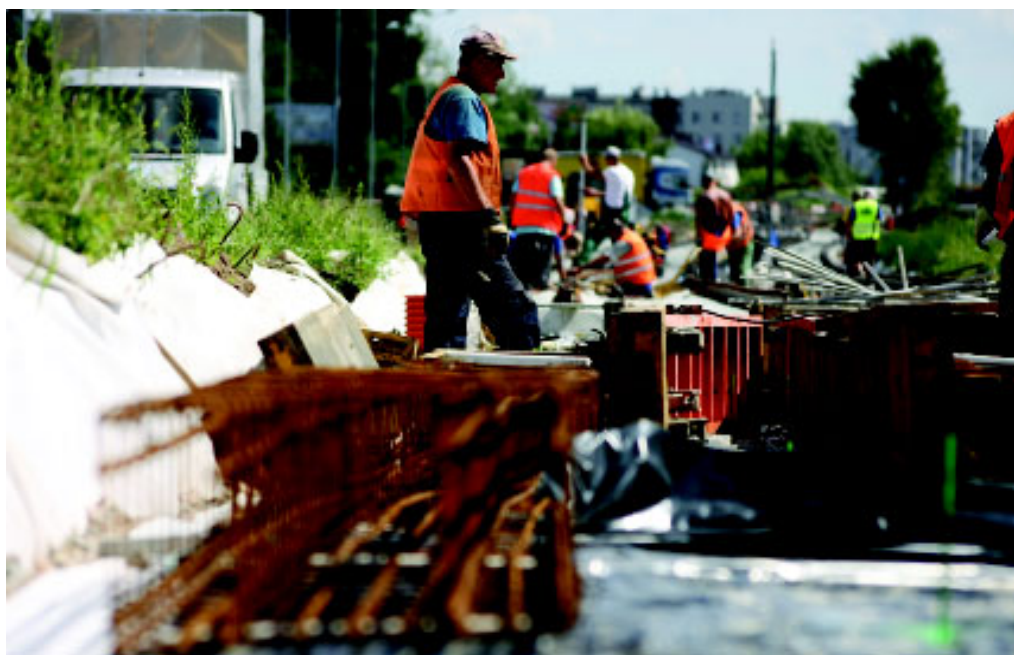
*Prace na pierwszej konstrukcji estakady (od strony północnej)*

### Etapy budowy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju:

1. Początek lat 90-tych – powstaje koncepcja budowy linii tramwajowej łączącej Kurdwanów z Azorami. To początek Krakowskiego Szybkiego Tramwaju w Krakowie. Pierwotna koncepcja zakładała, że linia KST będzie przebiegać przez ul. Westerplatte. Później trasa została poprowadzona przez ul. Podgóorską. Ze względu na duży zakres prac i duże koszty inwestycja została podzielona na kilka etapów. W latach późniejszych zmieniła się także trasa KST – została ona poprowadzona z Kurdwanowa do Krowodrzy Górki.
2. 2000 rok – do użytku zostaje oddany pierwszy fragment torowiska KST, łączący Kurdwanów z ul. Wielicką. To pierwszy nowy odcinek torów wybudowany w Krakowie od lat 70-tych. Sukces tej inwestycji spowodował kontynuację prac związanych z rozwojem linii KST. Warto zaznaczyć, że z tą inwestycją związany był zakup 14 wagonów tramwajowych Bombardiera – pierwszych nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów w Krakowie.
3. 2007 rok – zakończyła się modernizacja odcinka linii tramwajowej od pętli Kamienna do Krowodrzy Górki. Zakres prac obejmował dostosowanie torowiska do parametrów KST. Powstało tam tzw. zielone torowisko – przy budowanie którego użyto specjalnych materiałów wytłumiających drgania i wyciszcujących hałas. Inwestycja ta była realizowana w ramach unijnego projektu (był to pierwszy, największy w Polsce projekt związany z transportem miejskim), dzięki czemu połowa środków na jej realizację pochodziła z Unii Europejskiej. Z tym unijnym projektem związany był zakup 24 nowoczesnych, niskopodłogowych wagonów Bombardiera.
4. 2008 rok – zakończenie prac przy przebudowie ronda Mogilskiego oraz prac w tunelu pod Dworcem Głównym. Dzięki tej inwestycji linia KST zyskała bezkolizyjny przejazd przez centrum miasta. Tramwaje kursujące na linii z Kurdwanowa mogły szybko przejechać przez dolny poziom ronda Mogilskiego oraz przez pierwszy w Polsce tunel tramwajowy. Tunel ma długość ponad 1,5 km i znajdują się w nim dwa przystanki: Dworzec Główny i Politechnika. Tunel pod Dworcem Głównym to jeden z najważniejszych odcinków KST.
5. 2010 rok – rozpoczęcie budowy kolejnego odcinka KST w Krakowie: od



*Ul. Kuklińskiego – widok z budowanej estakady*



*Przy dobrej pogodzie prace szybko posuwają się do przodu*



*Tu powstaje pętla tramwajowa*



*Torowisko w ul. Kuklińskiego jest już prawie gotowe.*



*Gotowe torowisko pod budowaną estakadą*



*Peron przystankowy nowej linii tramwajowej w ul. Lipskiej*

ronda Grzegórzeckiego do ul. Goliakówka. Linia będzie miała długość 4,2 km. Będzie prowadziła od ronda Grzegórzeckiego, przez most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, Klimeckiego a następnie przez budowaną równoległe z torowiskiem ul. Kuklińskiego do ul. Lipskiej i Goliakówki. Tam zostanie wybudowana pętla tramwajowa wraz z terminalem autobusowym. Na trasie nowej linii pojawi się siedem przystanków w każdym kierunku. Linia na całej długości będzie biegła wzdzielonym torowiskiem. Koszt budowy nowej linii tramwajowej – ok. 155 mln zł. Połowa środków na realizację inwestycji będzie pochodzić z unijnych funduszy, natomiast druga połowa zostanie uzyskana z kredytu jaki MPK S.A. zaciągnęło w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju oraz w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Termin zakończenia inwestycji – 15 miesięcy od podpisania umowy (umowa została podpisana 20 stycznia 2010 roku). Z projektem nierozłącznie związany jest zakup 24 niskopodłogowych wagonów Bombardiera. Będą one miały długość ponad 32 metrów i będą najdłuższymi tramwajami w Polsce.

Istotnym elementem towarzyszącym budowie nowej linii tramwajowej jest budowa estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich.

6. 2010 rok – ogłoszenie przetargu na budowę linii KST do Ruczaju. Linia będzie łączyła Ruczaj z ul. Kapelanka. Planowany początek prac – październik 2010 rok.
7. Oprócz tych wymienionych inwestycji w planach są następujące zadania związane z rozwojem linii KST w Krakowie:
  - a. Modernizacja i dostosowanie do parametrów Krakowskiego Szybkiego Tramwaju linii tramwajowej z ronda Mogińskiego do Placu Centralnego
  - b. Budowa linii tramwajowej do pętli w Mistrzejowicach.
  - c. Połączenie ul. Wielickiej z obecnie budowaną linią tramwajową do Płaszowa (planowana jest budowa torowiska nad torami kolejowymi).

**Oprac. Marek Gancarczyk  
Fot. T. Bielecki**

**Koszt realizacji inwestycji związanych z budową i modernizacją linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju wyniósł już prawie 1,2 mld zł. Warto zaznaczyć, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. jako inwestor pozyskało na te inwestycje ok. 300 mln zł z Unii Europejskiej. Pozostała kwota pochodziła z budżetu Gminy Miejskiej Kraków.**

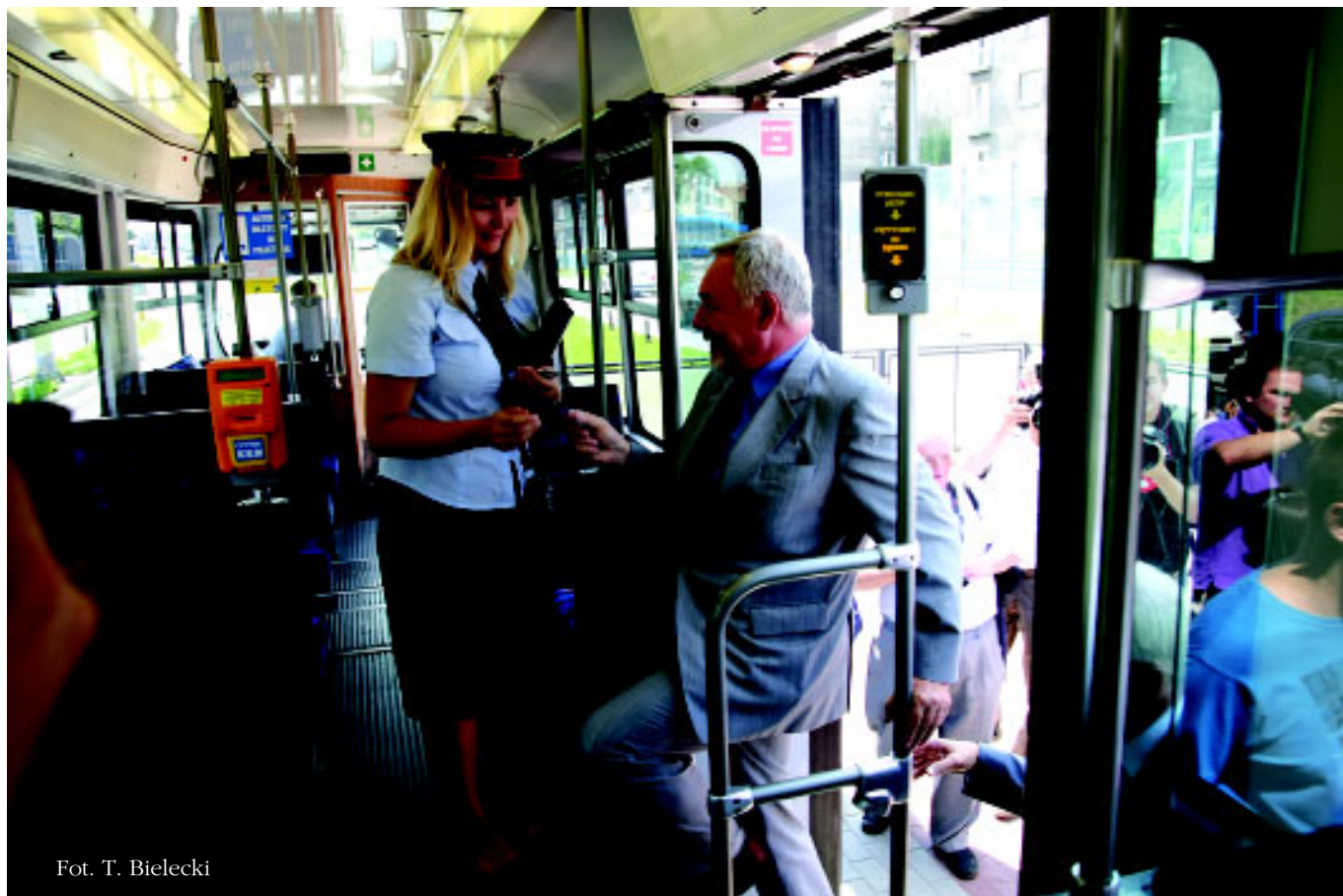
*Filar konstrukcji estakady (od strony południowej)*





# DWUKIERUNKOWY TRAMWAJ NA NOWYM TOROWISKU

*Tuż po godzinie 12.00, we wtorek 3 sierpnia fragment nowego torowiska łączący rondo Grzegórzeckie z ul. Nowohucką został uroczystie otwarty. W pierwszy kurs po nowej trasie dwukierunkowym tramwajem wyruszył z ronda Grzegórzeckiego Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa.*



Fot. T. Bielecki

*W pierwszy kurs po nowej trasie dwukierunkowym tramwajem wyruszył z ronda Grzegórzeckiego Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa*

Oddany do użytkowania fragment torowiska od ronda Grzegórzeckiego do ul. Nowohuckiej ma długość 1650 m. Znajdą się na nim trzy nowe przystanki: „Zabłocie” (przystanek zlokalizowany na ul. Herlinga-Grudzińskiego), „Klimeckiego” (zlokalizowany na ul. Herlinga-Grudzińskiego przy skrzyżowaniu ul. Klimeckiego i Dekerta) oraz tymczasowy przystanek „Szkłarska” (początkowy przystanek linii, zlokalizowany na ul. Klimeckiego przed skrzyżowaniem z ul. Nowohucką i Powstańców Wielkopolskich).

Już od 4 sierpnia na nowej trasie zaczęła kursować regularna linia tramwajowa nr 20, która z okolic ul. Nowohuckiej dowozi pasażerów do Bronowic. Linia ta jedzie ul. Klimeckiego, przez most Kotlarski, rondo Grzegórzeckie, al. Powstania Warszawskiego, rondo Mogiłskie, ul. Lubicz, Basztową, Karmelicką, Królewską i Bronowicką.

Linia nr 20 obsługiwana jest przez dwukierunkowe wagony GT8S. Po dojeździe do ul. Nowohuckiej zmiana kie-

runku jazdy odbywa się bez zawracania tramwajów, po tzw. „przejazdówce”. Po dojeździe do końcowego przystanku motorniczy przechodzi z jednej kabiny do drugiej i kontynuuje jazdę w przeciwnym kierunku.

Wcześniejsze oddanie do użytkowania tego fragmentu torowiska jest pewnego rodzaju rekompensatą dla mieszkańców tego rejonu miasta za wiele tygodni utrudnień spowodowanych przez budowę nowej linii. Dzięki uruchomieniu nowego odcinka linii tramwajowej dojazd z rejonu ul. Nowohuckiej do centrum miasta jest szybszy i wygodniejszy dla pasażerów.

Wykonawca inwestycji na nowej trasie zastosował najnowszą technologię, która tłumi drgania i wycisza hałas (tzw. zielone torowisko).

Należy zaznaczyć, że fragment gotowego torowiska jest częścią nowej linii tramwajowej, która będzie miała długość 4,2 km. Będzie prowadziła od ronda Grzegórzeckiego, przez



Fot. T. Bielecki

*Linia nr 20 wozi pasażerów z przystanku Szklarska do Bronowic*

most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, Klimeckiego, a następnie przez budowaną równoległe z torowiskiem ul. Kulińskiego do ul. Lipskiej i Golikówki. Tam zostanie wybudowana pętla tramwajowa wraz z terminalem autobusowym. Na trasie nowej linii pojawi się siedem przystanków w każdym kierunku. Linia na całej długości będzie biegła wydzielonym torowiskiem i będzie gotowa w kwietniu 2011 roku.

Koszt budowy nowej linii tramwajowej wyniesie ok. 155 mln zł.

Z budową nowej linii tramwajowej wiąże się zakup 24 niskopodłogowych tramwajów z klimatyzacją o długości 32 metrów. Koszt ich zakupu to ok. 230 mln zł.

Połowa środków na realizację inwestycji budowy nowego tramwaju oraz zakup 24 wagonów będzie pochodzić z unijnych funduszy, natomiast druga połowa zostanie uzyskana z kredytu jaki MPK S.A. zaciągnęło w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju oraz w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Projekt jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. **Adrian Obuchowicz**



*Przez ul. Długą kursują dwie linie tramwajowe nr 7 i 73.*

## NA ULICĘ DŁUGĄ WRÓCIŁY TRAMWAJE

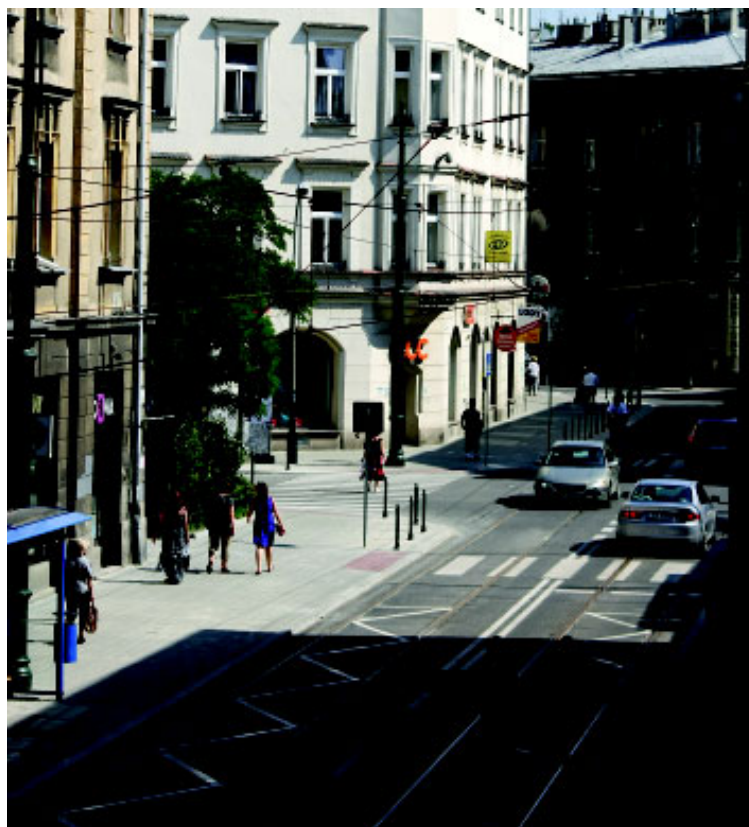
*Po kilku miesiącach przerwy na ul. Długiej znów pojawiły się tramwaje. Od 13 sierpnia na przebudowaną ulicę wróciła linia nr 7. Dzień wcześniej po oficjalnym otwarciu tej ulicy przez Jacka Majchrowskiego, prezydenta miasta Krakowa, po ul. Długiej zaczęły jeździć samochody.*

Warto podkreślić, że na odnowionej ul. Długiej poprawiło się przede wszystkim bezpieczeństwo i komfort krakowian podróżujących po tej ulicy. Torowisko zostało wybudowane w najnowszej technologii. Użyte do tego materiały umożliwiają wytłumienie drgań i wyciszenie hałasu, który powstaje przy przejeździe tramwaju.

Ulica po przebudowie zyskała także inne udogodnienia dla osób niepełnosprawnych: przy zejściu z chodników na jednię z myślą o osobach niewidomych i słabowidzących ułożona została kolorowa kostka ze specjalnymi wypustkami. Do minimum zostały także obniżone krawężniki przy zejściu z chodnika na przejście dla pieszych przez jezdnię. Wszystko po to by osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich mogły bez przeszkód poruszać się po tej ulicy. Przy każdym skrzyżowaniu przy ul. Długiej gdzie funkcjonuje sygnalizacja świetlna zostały także zamontowane urządzenia dźwiękowe.

Przebudowa ul. Długiej jest realizowana przez MPK S.A. w Krakowie w ramach unijnego projektu: „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap II”. Połowa kosztów tej inwestycji pochodzi z Unii Europejskiej.

**Marek Gancarczyk**



*Po przebudowie ul. Długa zyskała zupełnie nowy wygląd*

# KRAKÓW KUPUJE NAJDŁUŻSZE W POLSCE TRAMWAJE

*W czwartek 22 lipca w siedzibie MPK S.A. w Krakowie podpisana została umowa na dostawę 24 sztuk nowoczesnych wagonów tramwajowych.*



Fot. T.Bielecki

*Umowa została podpisana w siedzibie MPK S.A. w Krakowie*

Nowe tramwaje dla krakowian dostarczy konsorcjum firm Bombardier Transportation i Vossloh Kiepe. Koszt zakupu wszystkich 24 tramwajów wyniesie 58,7 mln euro (netto). Jeden wagon będzie kosztował 2,45 mln euro (netto). Nowe niskopodłogowe tramwaje dla Krakowa powstaną w niemieckim Bautzen.

Obecnie w Krakowie jeździ już 50 niskopodłogowych pojazdów marki Bombardier, tak więc po zrealizowaniu bie-

żącej dostawy flota niskopodłogowych tramwajów Bombardier Flexity Classic zostanie zwiększona do 74 pojazdów, co przyczyni się do dalszej modernizacji i usprawnienia transportu miejskiego w Krakowie.

Nowe tramwaje będą niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, długie na 32 metry i będą mogły jednorazowo przewieźć do 230 osób. Będą to najdłuższe w Polsce pojazdy niskopodłogowe, które będą miały pięć drzwi podwójnych oraz dwoje drzwi pojedynczych, co ułatwi sprawną wymianę pasażerów. Wysoki komfort podróży zapewnią przestrzenie wielofunkcyjne, umożliwiające przewóz wózków dziecięcych i inwalidzkich oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej. Nowe tramwaje będą wyposażone w cztery wózki jezdne co spowoduje mniejszy nacisk na jedną oś i przełoży się na mniejsze zużycie torowisk oraz mniejszy hałas i drgania, co jest w szczególności ważne dla tramwajów przejeżdżających przez historyczne i zabytkowe części Krakowa. Jest to również dobra informacja dla Krakowian mieszkających w rejonie tras tramwajowych.

Pierwsze tramwaje z tej dostawy pojawią się na ulicach Krakowa pod koniec 2011 roku, a ostatni wagon wyjedzie na krakowskie ulice w pierwszym kwartale 2013 roku. Po zrealizowaniu dostawy co trzeci tramwaj jeżdżący po krakowskich ulicach będzie miał niską podłogę.

Zakupione tramwaje zastąpią eksploatowane obecnie pojazdy starego typu, przede wszystkim 105N, a z uwagi na swoją dużą pojemność planowane jest kierowanie ich na trasy najbardziej oblegane przez pasażerów w tym także te obsługiwane obecnie przez potrójne składy 105N.

Zakup nowoczesnych tramwajów jest elementem projektu: „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II” i zostanie w 50 proc. sfinansowany z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

**Jarosław Sabat**

## KRAKÓW DOSTANIE Z UE 185 MLN ZŁ

13 sierpnia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie (jako inwestor zastępczy Gminy Miejskiej Kraków) podpisało umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych o dofinansowaniu unijnego projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”. Wartość umowy wynosi 185 mln zł. Jest to kwota, którą Unia Europejska wypłaci MPK S.A., jako bezzwrotne dofinansowanie do inwestycji zrealizowanych przez krakowską Spółkę.

Na dofinansowanie z unijnych środków mogą liczyć trzy zadania, które obecnie prowadzi krakowski przewoź-

nik. Są to: budowa nowej linii tramwajowej z ronda Grzegorzckiego do ul. Golikówka, wraz z budową kilometrowego odcinka nowej ul. Kuklińskiego, przebudowa ul. Długiej oraz zakup 24 niskopodłogowych, klimatyzowanych tramwajów, o długości 32 metrów.

Unijne pieniądze pokryją połowę kosztów realizacji każdego z tych zadań. Pozostałe środki będą pochodzić z kredytów jakie MPK S.A. zaciągnęło w europejskich bankach.

**Marek Gancarczyk**

## O TRZECH POWODZIACH I NOWYM ROKU SZKOLNYM –

*rozmawiamy z Barbarą Plantą, dyrektorką Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ulicy Tynieckiej w Krakowie.*

**Anna Górecka: Jak długo związana jest Pani z Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących?**

Barbara Planta: Z Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla dzieci Niewidomych i Słabowidzących związana jestem od 33 lat, początkowo pracowałam w naszym internacie, który dba o wszechstronny rozwój naszych wychowanków, poprzez organizowanie różnych form zajęć podnoszących sprawność fizyczną i manualną.

**Jak dużo dzieci uczęszcza do Pani ośrodka?**

Nasza placówka gromadzi ponad 466 wychowanków. Pamiętając o naszych dwóch internatach mamy również: szkołę podstawową, gimnazjum, technikum kształtujące dzieci w pięciu różnych kierunkach, szkołę zawodową kształtującą w 2 zawodach, szkołę przysposabiającą do pracy, szkołę muzyczną, szkołę policealną dzienną. W naszej placówce posiadamy również dział zajmujący się wczesnym wspomaganie rozwoju dzieci do 6 roku życia, odgrywający istotną rolę w późniejszej edukacji naszych wychowanków. Nad prawidłowym funkcjonowaniem placówki czuwa 240 nauczycieli oraz 50 pracowników administracyjno - obsługowych.

**W tym roku oprócz zwykłych problemów, musi sobie Pani poradzić ze szkodami jakie wyrządziła w ośrodku powódź. Jak duże są to straty?**

Straty są ogromne, woda sięgała 2 metrów. Zatopieniu uległa powierzchnia całego naszego obiektu ponad 2 tys. 300 m<sup>2</sup>. Nie była to woda z Wisły ale woda, która przedostała się do budynku drogą kanalizacji. Zatopieniu uległo 19 sal dydaktycznych, gdzie znajdowały się pracownie do kształcenia zawodowego. Straty opiewają na kwotę 2 mln 120 tys. zł. Jest to ogromna suma. Zostaliśmy pozbawieni jakiegokolwiek bazy dydaktycznej



Fot. T. Bielecki

*Barbara Planta opowiada o zniszczeniach jakie w tym roku spowodowała w szkole powódź*

przede wszystkim do kształcenia zawodowego. Największe straty ponieśliśmy w warsztatach stroicielskich, ponieważ woda odcięła dostęp do tych pomieszczeń i nic nie można było uratować. Straciliśmy 16 pianin oraz wszystkie narzędzia stroicielskie.

### **Czy rozpoczęły już się jakieś prace remontowe tych 19 pomieszczeń?**

Z początkiem sierpnia otrzymaliśmy zaliczkę od ubezpieczyciela na remont. Prace remontowe rozpoczęły się dzięki temu, że odstąpiłam od przetargu na rzecz negocjacji, do których zaprosiłam pięć firm.

Gdybym chciała zorganizować przetarg, sądzę, że remont rozpocząłby się zimą. Wybrałam wykonawcę, który zapewnił mnie, że całość remontu zostanie zakończona 29 października. W pierwszej kolejności będą remontowane sale dydaktyczne, aby jak najszybciej oddać je do użytku. Jeśli chodzi o ubezpieczyciela to niestety ciągle zwleka z wydaniem decyzji dotyczącej odszkodowania za wyposażenie i sprzęt.

### **Czy w związku z powodzią mieli Państwo mniejszy nabór dzieci do szkoły?**

Absolutnie nie, wręcz odwrotnie. Właśnie po powodzi o istnieniu naszej szkoły dowiedziało się dużo więcej osób, gdyż zalanie szkoły zostało nagłośnione przez media. Rekrutacja jeszcze trwa więc nie posiadam dokładnych informacji, co do ilości uczniów na nowy rok szkolny

### **Prowadzą Państwo internat, co się stało z dziećmi w trakcie trwania powodzi?**

Dzieci zostały ewakuowane z internatu, nie dlatego, że im coś groziło, Chodziło o zatrzymanie zrzucenia wody z pionu z kanalizacji, więc dzieci opuściły ośrodek. Zostały przeniesione przez Centrum Zarządzania Kryzysowego do hotelu w Nowej Hucie a później rodzice zabrali je do domów.

### **Wróćmy do rozpoczynającego się właśnie nowego roku szkolnego. Zamierzacie stworzyć dwa nowe kierunki.**

Tyfloinformatyk jest jednym z naszych nowych kierunków, kształtujący dzieci na specjalistę w zakresie technologii wspomagającej czyli osoba, która ma wiedzę na temat aktualnego poziomu rozwoju tej technologii, potrafi dobrać sprzęt i oprogramowanie wspomagające do rodzaju i stopnia dysfunkcji wzroku użytkownika komputera i nauczyć efektywnego ich używania.

Do tej pory brakowało nam oferty dla dzieci niewidomych, których możliwości intelektualne nie pozwalają na kontynuację nauki po gimnazjum. Specjalnie dla nich stworzyliśmy więc nowy kierunek, jakim jest monter instrumentów klawiszowych. Obydwa kierunki zostaną otwarte z dniem 1 września 2010r

### **Dzieci z Ośrodka na pewno podróżują po Krakowie. Jak oceniają miejską komunikację? Czy jest coś na co się skarżą?**

Każde dziecko z naszego ośrodka pragnie być traktowane, jak zwykły pasażer. Jeśli miałoby się na coś skarżyć, to jedynie na kwestie otwierania drzwi. Dla osoby niewidomej ogromnym problemem jest zlokalizowanie przycisku umożliwiającego otwarcie drzwi. Wiem, że przeprowadzane są badania grupy naukowców z AGH nad urządzeniem, ułatwiającym osobie niewidomej

swobodne korzystanie z komunikacji. Ze strony MPK dużym usprawnieniem jest życzliwość motorniczych, którzy widząc osobę z białą laską otwierają jej drzwi bez konieczności naciskania na przycisk.

### **Jakie ma Pani plany związane ze szkołą na najbliższą przyszłość?**

Musimy dokonać weryfikacji kształcenia zawodowego na poziomie policealnym oraz ponad gimnazjalnym. Naszym obowiązkiem jest zapewnić osobie niepełnosprawnej możliwości kształcenie się do 24 roku życia. W technikum mamy kierunek technika dźwięku, a w szkole policealnej technika realizacji dźwięku co jest to kontynuacją tego samego kierunku.

Oczywiście czekają nas przygotowanie do przyjęcia 6 latków do klas pierwszych i przystosowania szkoły do ich potrzeb. Nie planuję dokonywać dużych zmian w naszym ośrodku, ponieważ wszystkie metody nauczania jakie posiadamy umożliwiają dzieciom pozyskiwanie dobrych wyników na różnego rodzaju egzaminach zewnętrznych. Mamy doskonałe rezultaty w osiągnięciach sportowych. Jesteśmy bardzo dumni z absolwenta, który uczestniczył w olimpiadzie w Pekinie oraz zdobył tytuł wicemistrza świata w pływaniu. Jeśli dostajemy pod opiekę ucznia, który wykazuje dużą zdolność w jakimś kierunku staramy się umożliwić mu ten rozwój.

**Rozmawiała Anna Górecka**

### **Pomóżmy Ośrodkowi z ulicy Tynieckiej**

MPK S.A. w Krakowie od wielu lat współpracuje z Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidzących i Słabowidzących znajdującym się przy ul. Tynieckiej 6 w Krakowie. Kilka razy w roku klub Honorowych Dawców Krwi, który funkcjonuje przy MPK S.A., organizuje kwesty w specjalnym tramwaju. Wszystkie zebrane w nim pieniądze są przekazywane na potrzeby ośrodka.

**Dla tych, którzy chcą pomóc w remoncie szkoły przy ul. Tynieckiej, zniszczonej przez powódź, podajemy numer konta bankowego:**

**PEKAO SA O. Kraków 88 1240 4722 1111 0000 4859 6743**

# DBAMY O BEZPIECZEŃSTWO NASZYCH PASAŻERÓW

*Krakowskie MPK SA w Krakowie już od dwóch lat ściśle współpracuje z miejskimi służbami porządkowymi, przede wszystkim ze Strażą Miejską.*



*Inspektor MPK i strażnicy miejscy podczas akcji Bezpieczny powrót*

Te działania zostały ukierunkowane na reagowanie i zapobieganie przypadkom niszczenia mienia a w szczególności dewastacji pojazdów komunikacji miejskiej, automatów KKM oraz wiat przystankowych, w których często chuligani rozbijają szyby, malują graffiti, kradną gabloty z rozkładami, kosze na śmieci a nawet ławki.

Wspólne patrole mają także na celu wyeliminowanie agresywnych zachowań, oraz spożywania alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej. Inspektorzy MPK i strażnicy zwracają również uwagę na przystanki komunikacji zbiorowej pod kątem bezprawnego naklejania ogłoszeń, palenia tytoniu a także przebywania osób nietrzeźwych czy bezdomnych pod zadaszeniami. W tym roku po raz pierwszy w tramwajach i autobusach pojawił się nieumundurowany patrol, który dba o bezpieczeństwo pasażerów w późne weekendowe wieczory. Akcja ma roboczą nazwę „Bezpieczny powrót”.

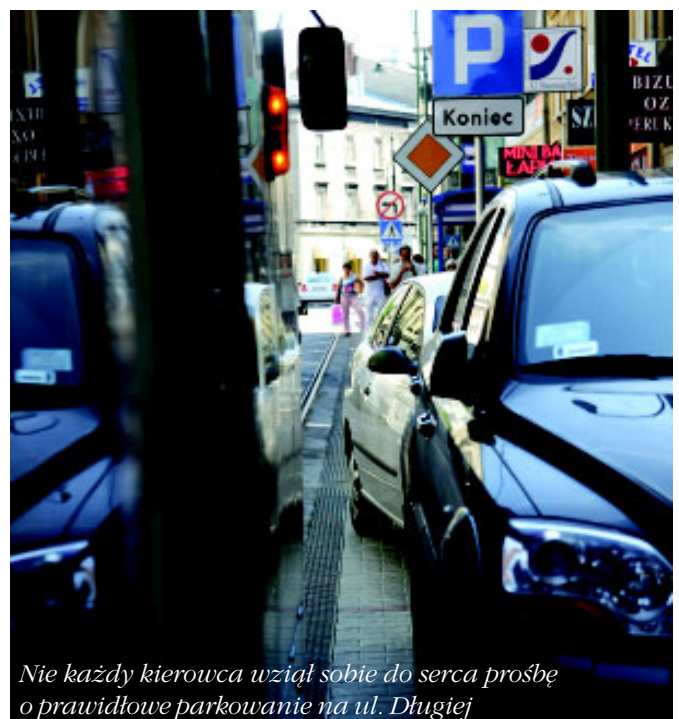
**Od początku nawiązania współpracy ze Strażą Miejską minęło 20 miesięcy. W tym czasie zorganizowano 262 patrole w trakcie których nałożono 1449 mandatów karnych (tylko przez 7 miesięcy bieżącego roku takich mandatów nałożono 1018), udzielono 950 pouczeń oraz sporządzono 83 wnioski o ukaranie do sądu.**

Inspektorzy MPK i miejscy strażnicy starają się także zdyscyplinować krakowskich kierowców, którzy łamiąc przepisy parkują w niedozwolonych niezbyt blisko torów co często uniemożliwia przejazd tramwajom lub blokują zatoki przystankowe narażając tym samym pasażerów na dyskomfort podczas wysiadania i wsiadania do autobusów.

Najczęściej blokowane ciągi komunikacyjne przez źle zaparkowane samochody to ul. Rakowicka, Długa, Kalwaryjska oraz Karmelicka. Mandat jaki czeka na takiego niesforne go kierowcę to 300 zł. Dodatkowo trzeba zapłacić za holowanie pojazdu i mieć dużo wolnego czasu, żeby go odzyskać.

Aby uniknąć takich niespodzianek na kilka dni przed otwarciem ulicy Długiej po przebudowie inspektorzy ruchu MPK SA w Krakowie rozdawali kierowcom ulotki przypominające o bezpiecznym i prawidłowym parkowaniu. Łącznie rozdano lub umieszczono za wycieraczką ok. 1000 sztuk takich informacji. Niestety nie każdy kierowca wziął sobie te prośby i ostrzeżenia do serca.

**Grzegorz Dyrkacz  
Fot. T. Bielecki**



*Nie każdy kierowca wziął sobie do serca prośbę o prawidłowe parkowanie na ul. Długiej*

## Tu znajdziesz defibrylator

1. **Przystanek tramwajowy Dworzec Główny Tunel** (2 urządzenia)
2. **Regionalny Dworzec Autobusowy** (3 urządzenia) - ul. Bosacka 18
3. **Dworzec Główny PKP** (2 urządzenia) - pl. Jana Nowaka Jeziorańskiego 3
4. **Bazylika Mariacka** - pl. Mariacki 5
5. **Pawilon Wystawienniczo-Informacyjny Wypiański 2000** - pl. Wszystkich Świętych 2
6. **Hotel Ester** - ul. Szeroka 20
7. **Sąd Okręgowy w Krakowie** - ul. Przy Rondzie 7
8. **Urząd Miasta Krakowa** - al. Powstania Warszawskiego 10
9. **Urząd Miasta Krakowa** - os. Zgody 2
10. **Urząd Miasta Krakowa** - ul. Wielicka 28
11. **Nowohuckie Centrum Kultury** - al. Jana Pawła II 232
12. **Zakład Ubezpieczeń Społecznych** - ul. Pędzichów 27
13. **Urząd Skarbowy Kraków Śródmieście** - ul. Krowoderskich Zuchów 2
14. **Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach** - ul. Siostry Faustyny 3
15. **Wojewódzka Biblioteka Publiczna** - ul. Rajska
16. **Prokuratura Okręgowa w Krakowie** - ul. Mosiężnicza 2
17. **Muzeum Narodowe w Krakowie** - ul. Św. Jana 19
18. **Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie** - ul. Nowohucka 33
19. **Straż Miejska Miasta Krakowa** - defibrylator mobilny (na wyposażeniu radiowozu)
20. **Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II** (3 urządzenia) - ul. Kpt. M. Medweckiego 1

## IMPULS ŻYCIA BLIŻEJ PASAŻERA



Fot. T. Bielecki

Defibrylator znajduje się na przystankach „Dworzec Główny Tunel”

2 czerwca 2010 roku zostały zamontowane dwie szafki z defibrylatorami na przystankach tramwajowych „Dworzec Główny Tunel” w obu kierunkach. Aby szybko można było je odnaleźć pracownicy Działu Zarządzania Ruchem MPK SA w Krakowie zamontowali (w pobliżu przystanków od strony Regionalnego Dworca Autobusowego, peronów PKP a także Galerii Krakowskiej) 33 piktoqramy informujące o miejscu montażu tych urządzeń. Dodatkowo zostały zakupione cztery zapasowe komplety elektrod, które znajdują się na Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK zlokalizowanej przy ul. Św. Wawrzyńca 13.

Te działania to wynik podpisanej w styczniu 2010 roku pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA a Krakowskim Holdingiem Komunalnym umowy o darowiźnie na kwotę 40 tys. zł na realizację systemu po-

mocy i monitoringu medycznego na terenie miasta. Oprócz montażu dwóch sztuk defibrylatorów zostały także zakupione apteczki pierwszej pomocy do wszystkich pojazdów krakowskiego przewoźnika.

Warto podkreślić, że od dwóch lat Kraków realizuje program pod nazwą Krakowska Sieć AED „Impuls życia”. W ramach tego programu prowadzone są bez-

płatne szkolenia z udzielania pomocy przedmedycznej, a w wybranych miejscach publicznych pojawiły się automatyczne defibrylatory zewnętrzne. Kraków jest pierwszą dużą metropolią w Polsce, która posiada tak kompleksowy program z zakresu ratownictwa przedmedycznego i skutecznie go realizuje. Z bezpłatnego szkolenia z udzielania pierwszej pomocy skorzystali wszyscy inspektorzy ruchu oraz dyspozytorzy MPK SA w Krakowie.

**Grzegorz Dyrkacz**



Fot. G. Dyrkacz

O tym gdzie znajduje się defibrylator informują tablice



# TRUDNE LATA WOJNY – PISZEMY O KOLEJNYM ROZDZIALE HISTORII KRAKOWSKIEGO PRZEWOŹNIKA

17 stycznia 1925 Rada Zawiadowcza (Nadzorcza) Krakowskiej Spółki Tramwajowej wybrała na stanowisko dyrektora Tadeusz Polaczka, dotychczasowego szefa działu instalacyjnego gazowni miejskiej w Krakowie. Objęcie stanowiska nastąpiło w niezwykle trudnym dla firmy komunikacyjnej okresie: z wieloletnimi zaniedbaniami inwestycyjnymi, ze zdewastowanymi pojazdami a także z nieuregulowanym od lat statusem tramwajów balansujących pomiędzy elekrownią a magistratem. Podstawowym zadaniem nowego dyrektora było uporządkowanie niewygodnej sytuacji prawnej. Okazją do wprowadzenia zmian był zbliżający się termin wygaśnięcia trwającego kontraktu zawartego pomiędzy gminą a bankiem belgijskim, którego KST była następcą prawnym. Termin wygaśnięcia kontraktu upływał 31 grudnia 1927 roku. W ciągu stosunkowo krótkiego czasu doprowadzono do powołania nowej firmy komunikacyjnej pod nazwą Krakowska Miejska Kolej Elektryczna Towarzystwo Akcyjne (KMKE), która rozpoczęła swą działalność 1 stycznia 1928 roku przejmując od KST jej zadania.

## Pierwsze darmowe bilety

Jednym z pierwszych zadań nowej firmy była poprawa, tak często krytykowanej, regularności kursowania tramwajów. Aby tego dokonać w pierwszej kolejności przystąpiono do napraw i remontów posiadanych wagonów w celu stworzenia



*Pierwsze autobusy garażujące na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca*

Fot. Ze zbiorów MPK

odpowiedniej rezerwy. W pierwszej kolejności naprawom poddano wagony normalnotorowe najbardziej potrzebne w mieście, a następnie wąskotorowe. W ciągu roku przeprowadzono aż 48 napraw głównych tramwajów spośród 72 wagonów silnikowych i doczepnych. Po uruchomieniu wszystkich pojazdów normalnotorowych biorąc pod uwagę potrzebę eksploatacji przez najbliższe lata tramwajów wąskotorowych podjęto trudniejsze zadanie wykonania modernizacji najstarszych pojazdów typu SW1. Spośród posiadanych wagonów 5 było zupełnie zdewastowanych i odstawionych. Jedynym sposobem ich przywrócenia do ruchu była odbudowa. W ciągu najbliższych kilku lat odstawione tramwaje oraz pozostałe wagony wąskotorowe zostały wyremontowane.

Dzięki postawie myślącej perspektywicznie władzy miasta komunikacja tramwajowa stała się instrumentem polityki społecznej w rękach samorządu pragnącego zdobyć sympatię mieszkańców poprzez poprawę warunków funkcjonowania Krakowa. Niestety, mimo sprzeciwu specjalistów obniżone ceny biletów za przejazd ustalone przez osoby niezwiązane z firmą transportową przestały odzwierciedlać prawdziwe koszty. Oprócz biletów dla studentów pojawiły się bilety dla młodzieży, robotników, urzędników miejskich a także oficerów w mundurach. Po raz pierwszy wprowadzone zostały darmowe przejazdy.

## Pierwsze autobusy w Krakowie

Uruchomione w styczniu 1927 roku autobusy, zgodnie z przyjętą zasadą, nie miały konkurować z tramwajem, ale miały być jedynie jego uzupełnieniem do czasu doprowadzenia torów w nowe rejony miasta. Pierwsze autobusy wyjechały na linię 17 stycznia 1927 roku kierując się od Barbakanu przez Rakowice do Prądnika Czerwonego. Trasa autobusu prowadziła mniej więcej mającą powstać linią tramwajową. Jeszcze w tym samym roku uruchomione zostały dwie kolejne linie. W ciągu czterech lat w Krakowie prowadzona była już komunikacja autobusowa na 16 liniach. Zgodnie z przedstawioną ideą linie autobusowe uzupełniały istniejące linie tramwajowe posiadając swoje początkowe przystanki w pobliżu pętli tramwajowych lub w miejscach dobrze skomunikowanych z tramwa-



*Małe wąskotorowe wagony przejeżdżające pod Bramą Floriańską zniknęły z ulic miasta na początku lat pięćdziesiątych XX wieku*

jem. Autobusy nie mogły być panaceum na brak środków inwestycyjnych na budowę torowisk. Jak wykazały wcześniejsze doświadczenia eksploatacyjne z pojedynczymi egzemplarzami i potwierdziły następne lata z większą ilością autobusów, ich utrzymanie przewyższało znacznie koszty funkcjonowania tramwaju w danej chwili a w dłuższym okresie także całej komunikacji tramwajowej wraz z nakładami poniesionymi na infrastrukturę. Rachunek ekonomiczny udowodnił, że autobus może być tylko rozwiązaniem czasowym.

### Światowy kryzys nie omija komunikacji

Nikt chyba nie mógł z końcem 1929 roku przewidzieć co oznaczać będzie dla gospodarki spadek notowań na nowojorskiej giełdzie. Gdy wydawało się już, że możliwa będzie realizacja kolejnych tramwajowych inicjatyw w Krakowie, po raz kolejny zewnętrzne czynniki pokrzyżowały przedsięwzięcia i plany musiały zostać odłożone na później. Skutki ogarniającego kryzysu KMKE zaczęła odczuwać już z początkiem 1930 roku. W ciągu kilkunastu miesięcy niemal całkowicie zlikwidowana została komunikacja autobusowa a wszelkie prace przy tramwajach ograniczono do niezbędnego minimum. Przy pojazdach prowadzone były wyłącznie konieczne prace, zmniejszono ilość remontów, niemniej nadal prowadzono niezbędne gruntowne przebudowy wagonów SW1. Jedyną inwestycją torową było położenie 324 m toru normalnego do Mostu Piłsudskiego.

W 1933 roku na skutek panującego powszechnie bezrobocia, miasto wspomagane funduszami państwowymi pochodzącymi z programów antykryzysowych, podjęło się przeprowadzenia inwestycji budowlanych. KMKE wykorzystało sytuację i pozyskawszy stosowne pieniądze z Państwowego Funduszu Pracy przeprowadziło przebudowę ulicy Szewskiej. W 1933 roku przewieziono tramwajami zaledwie 13347 mln pasażerów (1/3 dotychczasowych przewozów).

### II Wojna Światowa

Po wybuchu II Wojny Światowej wprowadzona przez niemieckiego okupanta komunikacja autobusowa nie radziła sobie ze stale wzrastającą liczbą pasażerów. Wielu chętnych do jazdy nie mieściło się we wnętrzu wagonów i podróżowało na wszelkich występach ścian, sprzęgach i zderzakach nie dbając o swoje bezpieczeństwo. Mimo stosunkowo niewielkiego ru-

*Popularne „Ogórki” – Jelcze RTO na pętli Azory*



chu ulicznego innych pojazdów ilość wypadków osób korzystających z tramwajów była przerażająca. Niemal każdego dnia na ulicach miasta odnotowywano groźne zdarzenia z udziałem osób, które odnosiły poważne obrażenia. Były to zwichnięcia, zmiżdżenia, stłuczenia spowodowane upadkiem, strąceniem z wagonu przez drzewo, słup czy podporę mostu ale także utrata kończyn. Drobnych stłuczeń nawet nie odnotowywano. Władze miasta próbowały zaradzić choć w części tym zdarzeniom prowadząc akcje propagandowe na ulicach i w skromnej prasie wydawanej w języku polskim. Zaaranżowane do zdjęć zdarzenia z udziałem ludzi, samochodów, rowerów i samych tramwajów miały pobudzić wyobraźnię. Sposobem mogącym zmniejszyć tłok w jedyne ogólnodostępnych pojazdach w Krakowie było zwiększenie ilości kursującego taboru tramwajowego. Zadanie trudne w okresie wojny, ale spółka tramwajowa podjęła stosowne działania.

### Tramwaje z Niemiec w Krakowie

Odczuwając coraz trudniejszą sytuację komunikacji tramwajowej władze Krakowa noszącego miano stolicy, zdecydowały się na sprowadzenie używanych pojazdów, które mogłyby być wykorzystane w krakowskiej komunikacji i pozwoliłyby choć częściowo zmniejszyć narastający z każdym miesiącem problem przewozów. Rozwiązaniem był zakup starych wagonów pochodzących z głębi Niemiec. W ramach „Prawa świadczeń w Rzeszy” na rzecz wojska i zdobytych terenów, podobnie jak i inne niemieckie firmy, norymberskie przedsiębiorstwo komunikacyjne zmuszone zostało do przekazania niewykorzystywanych pojazdów do miast, gdzie mogły być uży-



*Wycieczka firmowym autobusem marki San H01 za miasto*

te. Spośród przekazanych do różnych miast 42 wagonów silnikowych kilku typów w marcu 1941 roku do Krakowa trafiło dziesięć dużych czteroosiowych wagonów silnikowych oraz 23 małych dwuosioowych przyczep serii 300. Równocześnie władze Krakowa podjęły starania o wagony pochodzące ze zlikwidowanej sieci tramwajowej w Eberswalde. W wyniku tych działań, jeszcze w tym samym roku, do Krakowa trafiła część pojazdów: cztery najstarsze wagony silnikowe i jedna przyczepa.

Mimo wprowadzenia do ruchu niemal wszystkich sprowadzonych wagonów Krakowskie tramwaje przewoziły wręcz niewyobrażalną wcześniej liczbę

pasażerów przy takiej samej jak przed wybuchem wojny sieci torowej. Niemożliwe było policzenie wszystkich pasażerów bowiem nie do każdego mógł dobrać konduktor i pobrać stosowaną opłatę za przejazd, a jazda na zewnątrz wagonu, w dużym tłoku była na porządku dziennym. Na podstawie sprzedanych biletów określano liczbę pasażerów. W drugim półroczu 1941 roku ilość przewiezionych tramwajami osób była już dwukrotnie większa niż w roku wybuchu wojny i nadal rosła. W 1943 roku ilość przewiezionych pasażerów zwiększyła się o prawie 270% w stosunku do 1939 roku, osiągając 76,8 mln osób.

### Tramwaje ruszają po wojnie

W sobotę 17 lutego 1945 roku, po miesięcznej przerwie ruszyły pierwsze krakowskie tramwaje. Pomiędzy zniszczonym mostem Piłsudskiego przez rynek do dworca zaczęły po ulicach jeździć niewielkie wagony wąskotorowe. Rozpoczęte prace przy uruchamianiu linii nr 1 kontynuowano doprowadzając 21 lutego do udrożnienia całej sieci wąskotorówki. W drugiej kolejności podjęto próby naprawy sieci dla linii 2. Pod koniec lutego uruchomiona została jej część.

W kwietniu 1945 po częściowym uruchomieniu tramwajów w centrum miasta przystąpiono do naprawy sieci tramwajowej po stronie Podgórze, ale tak jak wcześniej na przeszkodzie w szybkim zakończeniu napraw stał brak profilowanego drutu miedzianego. Linia 3 biegnąca niemal przez całą część południową miasta miała niebawem zapewnić obsługę w tej części Krakowa. Tramwaje miały kursować od III mostu do pętli Borek Fałęcki.

27 października 1946 roku dokonano uroczystego otwarcia odbudowanego III mostu Nowe torowisko o długości 1500 m, choć wybudowane jako rozwiązanie prowizoryczne, było kontynuacją przedwojennych planów. Nie rozwiązywało ono problemów komunikacyjnych, bowiem na wielu odcinkach nie kursowały jeszcze tramwaje, ale pozwoliło połączyć obie części miasta a także zajezdnie, umożliwiając parkowanie tramwajów w obu remizach. Otwarcie połączenia przez most spowodowało uruchomienie dwóch linii tramwajowych: 7 – z Borku Fałęckiego do Rakowic, 8 – z Borku Fałęckiego do Bronowic. Dotychczasowa linia 7 kursująca w Podgórzu pomiędzy III mostem a Borkiem Fałęckim została zlikwidowana, ale rejon ul. Wielickiej nie pozostał bez tramwaju. W czasie budowy torowiska przez most pracownicy równolegle udrożyli trasę w ul. Wielickiej. W dniu otwarcia IV mostu, od tej pory zwanego im. T. Kościuszki, na trasie III most – Wielicka do wiaduktu pod torami uruchomiono linię 9, dzięki czemu cała przedwojenna sieć tramwajowa została przywrócona do użytku.

### Potrzebna modernizacja sieci

Rok 1951 zakończono przewiezieniem imponującą ilością 108,500 mln pasażerów, ale rozrastająca się z wolna i modernizowana sieć tramwajowa miasta wymagała, obok torowisk, stosownej infrastruktury energetycznej. Niestety, o tej potrzebie nie pamiętano przy budowie obwodnicy wokół plant, toru do zakładów Szadkowskiego, czy Borku Fałęckiego. Powstała w latach dwudziestych sieć energetyczna pozwalała na swobodne zasilanie kilkudziesięciu kursujących pociągów na istniejących trasach, ale nie zezwalała na wielokrotne zwiększanie obciążenia poprzez eksploatację m.in. dwukrotnie większej liczby pociągów. Wprowadzenie do ruchu nowych wagonów o du-



*Przebudowany norymberski wagon SN3 pod koniec okresu eksploatacji*

żej mocy i zwiększenie długości zasilanych odcinków przeciążало istniejące podstacje trakcyjne. Nie było dnia w Krakowie bez awarii sieci trakcyjnej. MPK zostało zmuszone, ze względów technicznych, do ograniczenia ilości kursujących w centrum miasta pociągów. Na wszystkich liniach wprowadzony został zakaz włączania ogrzewania, a tam gdzie było to możliwe odpinano wagony doczepne.

### Ostatni tramwaj na Rynku

Prace przy przebudowie węzła Poczta Główna mające na celu wyłączenie toru w kierunku ulicy Siennej rozpoczęto w maju a 27 czerwca 1952 o godzinie 21 przez krakowski Rynek przejechał ostatni tramwaj normalnotorowy. Od rana następnego dnia linie 3 i 7 pojechały nowymi trasami z ominięciem tego najważniejszego miejskiego placu. Na rynku pozostały samotne wagony wąskotorowe, ale i te niebawem musiały go opuścić. Linia 2 kursująca z Małych Błoń została skrócona do plant u wylotu ulicy Szewskiej a tramwajom linii 1 zorganizowano przystanek pod kościołem Mariackim a następnie u wylotu ulicy Grodzkiej by tramwaje nie wjeżdżały do rynku. Na niedawnym głównym węźle na linii A-B tramwaje pojawiały się jedynie wczesnym rankiem i późnym wieczorem przy wyjeździe i zjeździe z linii 2 przemianowanej na 0. Najstarszą linię tramwajową przemierzającą ulice Krakowa niezmiennie od 80 lat XIX wieku zlikwidowano niedługo po wstrzymaniu kursów szerszych tramwajów przez rynek.

Wagony wąskotorowe, oprócz kursującego na linii turystycznej wagonu konnego, pojawiały się jeszcze w rynku przez blisko pół roku. Jesienią 1952 roku podjęto decyzję o przebudowie ostatniej linii wąskotorowej oraz o budowie ostatniego brakującego odcinka niezbędnego do zamknięcia linii obwodowej. Z uwagi na trwające prace przy budowie trasy do Nowej Huty budowę rozpoczęto niezwłocznie po zakończeniu prac po ich zakończeniu. Już 3 stycznia 1953 roku pierwsze ekipy torowe MPK pojawiły się w Cichym Kąciku, w którym prace nad nowym normalnym torowiskiem rozpoczęto od układania potrójnej pętli. Niebawem ruszyły roboty przy przebudowie ulicy 1 Maja od Karmelickiej do Basztowej, na której należało zlikwidować część ziemnego chodnika od strony Plant w celu poszerzenia ulicy by móc umieścić na środku podwójne torowisko. Tramwaje linii 0 wraz z postępującą budową w ulicy 3 Maja sukcesywnie skracano a wagon kończyły bieg codziennie w innym miejscu. Pod koniec stycznia tramwaje kursowały już tylko do Alei by ostatecznie zaprzestać jazdy 13 lutego 1953 roku. Z ulic Krakowa zniknęły ostatecznie tramwaje wąskotorowe.

**Jacek Kołodziej**

# ZAJEZDZIA WOLA DUCHACKA ŚWIĘTUJE 30 LAT

*Budowa nowej zajezdni autobusowej na 300 autobusów w rejonie ulic Kamińskiego, Gwardii Ludowej w dzielnicy Podgórze-Wola Duchacka była następstwem decyzji władz Krakowa. Została wprowadzona do planu inwestycji miejskich na lata 1975-1980.*

Faza przygotowania inwestycji trwała do roku 1977. Założenia techniczno-ekonomiczne i projekty obejmowały budowę garaży autobusów, garaż przygotowania technicznego, kotłownię, stację paliw oraz stację transformatorową. Budowę rozpoczęto w roku 1978. Główne obiekty wybudowano do końca lutego 1981 roku.

Pierwsze autobusy wyjechały z zajezdni już w dniu 15.04.1980 roku w ilości 19 sztuk. Były to Jelcze PR 110 U. Do ruchu wyjechały wszystkie stacjonujące w tym czasie na Woli Duchackiej pojazdy.

Już w czasie eksploatacji autobusów nadal trwała budowa: hali stacji obsługi, zespołu budynków administracyjno-socjalnych i stacji paliw. Przekazano je do użytkowania w 1983 roku.



Fot. T. Bielecki

Obiekty na Woli Duchackiej – widok obecny



Fot. T. Bielecki

i nie była przygotowana do obsługi autobusów przegubowych. Mimo to pod koniec roku 1983 trafiły na zajezdnię autobusy przegubowe Ikarus 280. W celu dostosowania zajezdni do napraw autobusów przegubowych w kolejnej nawie postojowej wybudowano dwa długie kanały, na których jednocześnie można było naprawiać cztery autobusy. Zabudowa hal postojowych wymusiła w kolejnych latach poszerzenie miejsc parkingowych.

Lata osiemdziesiąte był okresem rozkwitu zaplecza socjalnego dla załogi MPK, które zostało stworzone na terenie Woli Duchackiej. Tu zlokalizowano: stołówkę, przychodnię zdrowia, warsztat pracy chronionej oraz ośrodek TKKF.

## Pierwsze Ikarusy na Woli

Już w początkowym okresie z uwagi na dużą awaryjność posiadanych autobusów i niewystarczającą ilość stanowisk naprawczych w hali napraw podjęto decyzje o montażu podnośników najazdowych w jednej z naw postojowych w celu zwiększenia ilości stanowisk obsługowych. Hala napraw przewidziana była do obsługi autobusów krótkich dwuosioowych

## Najlepsza zajezdnia w Polsce

Do historii przejdzie wielki sukces zajezdni na Woli Duchackiej. Zajęła ona pierwsze miejsce w konkursie przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w kraju w zakresie ładu, porządku, bezpiecznych i higienicznych warunków pracy. Owocem tego sukcesu było otrzymanie nagrody - autokaru turystycznego - z przeznaczeniem na rekreacyjne wyjazdy załogi.

Kolejne działania inwestycyjne i modernizacyjne na terenie zajezdni prowadzone były w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych i wymuszone były zmianą technologii prowadzenia napraw pod kątem obsługi nowych autobusów takich jak Jelcz M120, Jelcz M121MB i Jelcz M181MB. Warsztaty zbudowane zostały zbudowane po adaptacji do nowych potrzeb hali postojowej w nawie VI. Warto zaznaczyć że wymienione warsztaty powstały na bazie już istniejących obiektów z wykorzystaniem najnowszych technologii budowlanych. Kanały przeglądowne i ściany zostały wyposażone w płytki ceramiczne, posadzki wykonano z wykorzystaniem mas żywicznych i kompozytowych betonu a sufity obniżono instalując nowoczesne oświetlenie.

Równoległe z modernizacją warsztatów prowadzono modernizację pomieszczeń socjalnych takich jak umywalnie, szatnie pracownicze, jadalnie i toalety.

### Wydzielenie stacji obsługi

Wprowadzanie do obsługi kolejnych nowych autobusów wymusiło w roku 2000 modernizację hali obsługi technicznych dla autobusów przegubowych.

Patrząc wstecz widać jak na przestrzeni swojego istnienia Zajezdnia Wola Duchacka rozwijała się i unowocześniała

W roku 1990 na bazie zmian organizacyjnych w MPK Kraków rozdzielone zostało zaplecze od kierowców a tym samym powstała wtedy Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka której zadaniem było utrzymanie sprawności autobusów i infrastruktury obiektu oraz Zajezdni Autobusowa która przejęła kierowców, służby planowania i rozliczenia paliwa.

Stacja Obsługi na przestrzeni ostatnich lat poddawana była dalszym procesom modernizacyjnym. Używane w minionym okresie pomieszczenia szatni i umywalni uczniowskiej hali NB zostały przystosowane, po odpowiedniej ad-

### Pracownicy Woli Duchackiej

W Stacji Obsługi zatrudnionych obecnie jest 125 pracowników, w tym 112 na stanowiskach robotniczych, w Zajezdni zaś 472 pracowników, w tym 456 kierowców.

Stacja Obsługi Autobusów obsługuje 213 autobusów. Zajezdnia na linii kieruje 187 pojazdów obsługując 85 linii w tym 4 nocne.

W szeregach załogi Stacji Obsługi Autobusów i Zajezdni Wola Duchacka nadal pracują następujące osoby, które od roku 1980 pracowały na tym obiekcie i kształtowały jego obecny wizerunek.

Pracownicy zaplecza: Pajdak Józef, Bodys Ryszard, Dudziak Jan, Frankowski Leszek, Jaworski Józef, Murzyn Tadeusz, Poniedziałek Tadeusz, Rybarczyk Andrzej, Stokłosa Halina, Strykowski Tadeusz, Suder Mirosław, Władyniak Marek, oraz Mistrzowie: Baran Krzysztof, Cieślak Stanisław i Tadeusz Dąbrowa.

Kierowcy: Lubowicki Józef, Oleś Władysław, Krzysztofek Kazimierz, Zbroja Adam, Wiśniewski Stanisław, Mrzygłód Wiesław, Miśkowiec Bronisław, Cecuga Ryszard i Grabowski Marek.

Na przestrzeni lat kierownikami Zajezdni byli: Janusz Kucharski, Antoni Goc, Bogusław Pozłutko, Stanisław Marczyk, Janusz Nowak a po zmianie struktury w Stacji Obsługi Autobusów kierowali: Lucjan Chudoment, Zbigniew Nowak i obecnie Władysław Żmuda, a Zajezdnią Waldemar Mroczek, Jerzy Dywan i obecnie Janusz Korzonek.

ptacji, na potrzeby biurowe dla pracowników Stacji i Zajezdni, natomiast w pomieszczeniach budynku administracyjnego rozpoczął urzędowanie Dział Utrzymania Ruchu.

W roku 2009, zgodnie z umową dzierżawy, budynek administracyjny przeszedł w posiadanie Zarządu Infrastruktury Sportowej oraz Staży Miejskiej.

### Nowoczesna stacja paliw

W roku 2007 gruntownie zmodernizowano stację paliw, nastąpiła przebudowa stanowisk dystrybucji paliw i mediów autobusowych, wymiana zbiorników na olej napędowy, oleje silnikowe i płyny technologiczne. Zmodernizowano także budynek socjalno-magazynowy, wiatę nad stanowiskami dystrybutorów, nawierzchnię dróg w obrębie dojazdu, placu manewrowego i stanowisk dystrybutorów oraz zainstalowano lokalnie monitoring.

Rok 2008 przyniósł kolejną modernizację obiektu, oddano do użytku nową dyspozytornię, na którą zaadaptowano dawne pomieszczenie warsztatowe w budynku hali NB. Przerobione, jasne i bardzo funkcjonalne stanowisko dla dyspozytorów, nowoczesnie wyposażone pomieszczenie socjalne wraz ze świetlicą, toalety dla Pań i Panów kierowców znacznie poprawiło komfort pracy prowadzących pojazdy.

O tym, w jakim obecnie stanie technicznym znajdują się obiekty Stacji Obsługi i Zajezdni oraz jakie warunki pracy mają zapewnione pracownicy, świadczą wysokie miejsca zajmowane w konkursach BHP z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. Wynika to z zaangażowania załogi tu pracującej w utrzymanie sprawności, ładu i porządku użytkownika przez nią infrastruktury, maszyn, urządzeń i narzędzi.

**Władysław Żmuda**

### Autobusy na Woli Duchackiej

Od początku swego istnienia Zajezdnia na Woli Duchackiej była i jest nadal największym obiektem w trakcji autobusowej. W kolejnych latach eksploatowane były różne typy autobusów: począwszy od Jelczy PR110 z początku lat osiemdziesiątych poprzez najdłużej eksploatowane Ikarusy 280 (w latach 1982 – 2007) kolejno Ikarus 260C (1985 – 1994), Jelcz M11 (1986 – 2000), Jelcz M120 (1994 – 2004), Autosan (1996 – 2005), Jelcz M121MB od 1996, Jelcz M181MB od 1996, Jelcz M121M/4 CNG, Mercedes Citaro od 2008, Jelcz M083C od 2008 roku.

Należy nadmienić iż w szczytowych latach Zajezdnia posiadała w inwentarzu bez mała 250 autobusów z czego do ruchu wysyłała nawet ok. 230 pojazdów

Zmieniająca się technologia budowy i eksploatacji autobusów na przestrzeni lat wymuszała zmiany w sposobie prowadzenia napraw, stosowanie nowoczesnego sprzętu diagnostycznego oraz permanentne szkolenie załogi.

Po latach dominacji w eksploatacji autobusów marki Jelcz (wcześniej Ikarus) szczególnym wydarzeniem było rozpoczęcie eksploatacji autobusów przegubowych marki Mercedes Benz Citaro w miesiącu listopadzie 2008. Nowe rozdanie zostało przyjęte na Woli Duchackiej z dumą i entuzjazmem.



Fot. T. Bielecki

## KLM ZNÓW BYŁA ATRAKCJĄ WAKACJI

Ósmy sezon Krakowskiej Linii Muzealnej za nami. Przez dwa wakacyjne miesiące Krakowianie oraz turyści mogli przejechać się historycznymi tramwajami na linii nr „0”.

Na regularną linię wyjechały perełki spośród krakowskich wagonów tramwajowych. Przez tych ostatnich kilka lat, linia obsługiwana zabytkowym taborem tramwajowym wpisała się już w znacznym stopniu w turystyczny pejzaż miasta. Stało się już niemalże oczywistością, że w każdą niedzielę wakacji przez miasto przemyka stary drewniany wa-

gonik. Sam, bądź też z mozołem ciągnąc przyczepę.

Aby ta atrakcja turystyczna była rozpoznawalna potrzeby jest stały rozkład jazdy i niezmienna trasa. Jednocześnie ta trasa musi być na tyle atrakcyjna, by wzbudzić zainteresowanie turystów. Spełnienie tych, wydawałoby się, nieskomplikowanych wymogów, okazało się w tym roku nie lada problemem. Z powodu licznych remontów w centrum miasta, konieczna była kilkukrotna zmiana trasy linii „0”, a co za tym idzie, każdorazowe uaktualnianie rozkła-

dów jazdy. I tak oto „zerówka” kursowała do Salwatora zamiast do Cichego Kącika, bądź to nie przejeżdżała przez Wisłę, a jedynie „kręciła” się po Starym Mieście, czy też nie „zawijała” do zabytkowej zajezdni przy ul. Św. Wawrzyńca.

Kursowanie linii „0” okazało się także nie lada wyzwaniem dla motorniczych. Ponad dziewięciogodzinna jazda (na stojąco) wagonem z epoki, kiedy samochody na ulicach można było policzyć na palcach jednej ręki, w dzisiejszych warunkach, wymaga sporego zaangażowania. Obsługa nastawnika wymusza od prowadzącego prawdziwej „krzepy”, pod-

czas gdy kierowcy i inni uczestnicy ruchu drogowego wcale nie ułatwiają pracy. Jednak wszystkie te niedogodności rekompensuje fakt, iż prowadzi się wagon wyjątkowy i jedyny w swoim rodzaju. Wagon, który swym piskiem, zgrzytem i całą masą innych dźwięków, wzbudza na twarzach przechodniów i pasażerów uśmiech oraz przywołuje ducha tamtych lat.

Można śmiało stwierdzić, iż linia „0” jest pełnowartościową usługą turystyczną, która wzbogaca ofertę miasta dla przyjezdnych. To ciekawa i oryginalna lekcja historii miasta. Fenomenem „zerówki” jest to, że zrodziła się i funkcjonuje w dużej mierze dzięki ludziom pracującym na jej rzecz bezinteresownie.

**Tomasz Bielecki**  
**Tomasz Tuleja**

## CZERWONY „OGÓREK” NA LINII 110 i 162

W tym roku, w wakacje po raz kolejny popularny ogórek wyjechał na ulice Krakowa. Tym razem przewoził pasażerów na linii 110 oraz 162. Podróż tym autobusem niewątpliwie wzbudza u wielu dreszczyk emocji związany ze wspomnieniami z młodości czy dzieciństwa. Nieraz jadąc, słysząc rozmowy jak to dawniej ogórki jeździły na liniach miejskich czy międzymiastowych (PKS). Ryk silnika, trzask drzwi tworzą jedyny w swoim rodzaju klimat podczas pod-

róży „Ogórkiem”. Pewnie niejednen z nas chciałby czasem powrócić do przeszłości. Taką możliwość daje przejażdżka zabytkowym autobusem. W niezwykłą podróż zabierają pasażerów kierowcy z Woli Duchackiej. Prowadzący też nadają klimatu jazdy tym autobusem. Czasem opowiedzą jak to dawniej było,

przypomną jakąś śmieszną historię.

Przejazdy zabytkowym „Ogórkiem” są realizowane w ramach funkcjonowania Krakowskiej Linii Muzealnej.

**Dominik Włodarczyk**



Fot. T. Bielecki

# JAK PRZESIADAJĄ SIĘ PASAŻEROWIE W POLSKICH MIASTACH?

*Problem organizacji sprawnego transportu publicznego w dużych miastach jest w dzisiejszych czasach kluczowym zagadnieniem kształtowania zrównoważonego rozwoju nie tylko samych miast jako stolic regionów, ale także całej aglomeracji.*

Dlatego ważne jest stałe podnoszenie standardu przewozów zbiorowych a zwłaszcza zwiększenie ich dostępności i szybkości przejazdu. Niezbędne jest również podnoszenie jakości infrastruktury torowej w całym mieście, tak aby tramwaje mogły uzyskiwać wyższe prędkości.

## **Warszawa – dworzec z parkingiem**

Większość ruchu samochodowego w dużych miastach jest generowana przez mieszkańców osiedli na peryferiach. A zatem należy budować jednolity system komunikacyjny w całym regionie, a nie tylko w samym mieście.

Niestety w Krakowie rozwój systemu transportowego – zwłaszcza komunikacji zbiorowej – nie zawsze nadąża za rozwojem urbanistycznym miasta.

Jednym z rozwiązań, które wpłynęłoby na poprawę obecnej sytuacji jest budowanie na obrzeżach miast nowoczesnych autobusowo-tramwajowych terminali. Są takie miasta w Polsce, które mogą pochwalić się ładnymi, nowoczesnymi, funkcjonalnymi i przyjaznymi dla pasażerów dworcami.

Zaczną od stolicy – największy węzeł przesiadkowy Młociny. W jednym miejscu stacja metra, pętla tramwajowa i autobusowa. I co najważniejsze – największy parking samochodowy Park&Ride (parkuj i jedź). Może pomieścić nawet 1000 samochodów. Nieprzypadkowa lokalizacja parkingu w tak bliskiej odległości od terminalu przesiadkowego ma kusić indywidualnych kierowców, aby zostawiali swoje samochody i wsiadali do pojazdów komunikacji miejskiej. Sam terminal zaprojektowano pod jednym dachem, tak aby



Fot. G. Dyrkacz

*Dworzec przesiadkowy w Warszawie*



Fot. G. Dyrkacz

*Zadaszony dworzec w Poznaniu*

## INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

pasażerowie mogli komfortowo przemieszczać się między peronami zwłaszcza doceniane w dni chłodne, wietrzne czy deszczowe. W kompleksie znajdują się toalety publiczne i punkty usługowo-gastronomiczne są również stelaże na rowery i miejsca dla osób niepełnosprawnych. Nie zapomniana

sprzedaży biletów). Warto podkreślić, że nad całym kompleksem zostanie zamontowane zadaszenie.

Ciekawym i nie mniej ważnym rozwiązaniem może się pochwalić Poznań w zakresie nagłośnienia i komunikacji głosowej na dworcach m.in. Sobieskiego i Górczynie gdzie Wydział Zarządzania Kryzysowego przeprowadził testy nowych syren alarmowych. To najnowocześniejsze urządzenia w Polsce. Ich przewaga nad tradycyjnymi syrenami mechanicznymi, których miasto ma ponad sto, polega na możliwości odtwarzania różnych dźwięków a także komunikatów głosowych. Centrum Zarządzania Kryzysowego chce by podobne urządzenia zamontować także przy głównych ciągach komunikacyjnych, dworcach przesiadkowych i w innych miejscach, gdzie znajdują się duże skupiska ludzi.



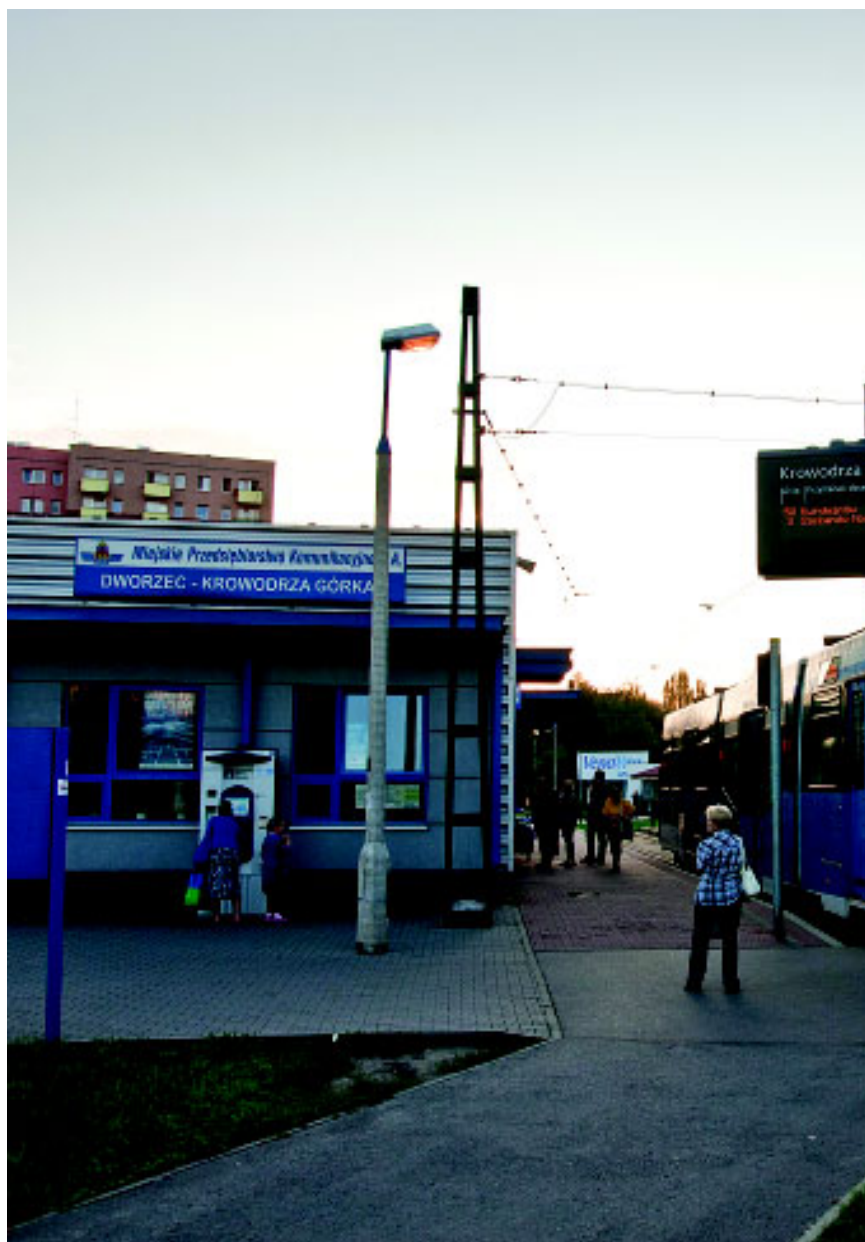
*Projektowana nowa pętla autobusowa w Poznaniu*

no o infrastrukturze przystankowej, dużej ilości ławek, wielkich tablicach informacyjnych. Cały obiekt jest doskonale oświetlony. Pamiętano też o stworzeniu odpowiednich warunków socjalnych dla prowadzących pojazdy. Jest punkt dla dyspozytora i przestronny pokój socjalny. Cały teren wokół dworca jest pięknie i funkcjonalnie zagospodarowany zwłaszcza uwagę przykuwają kłomby i zadbane donice z roślinami

### **Poznań – perony pod dachem**

Ale nie tylko Warszawa ma takie miejsca. W Poznaniu też są dworce, których możemy pozazdrościć. Wielki przestronny i cały zadaszony obiekt jest np. na rondzie Rataje. Wszystkie perony przystankowe znajdują się pod dachem, wyposażone w dużą ilość krzesełek. Jest też funkcjonalny budynek ładnie wkomponowany w całość, w którym znajduje się punkt kontroli ruchu MPK oraz pomieszczenia dla kierowców. Na środku jest duża przeszklona poczekalnia dla pasażerów, w której znajduje się m.in. punkt sprzedaży biletów MPK, automat biletowy, automaty z napojami i kiosk internetowy. Jest też oczywiście toaleta publiczna. W poczekalni a także na zewnątrz budynku znajduje się duża tablica elektroniczna z ośmioma wierszami i czytelnym zegarem. Ten typ tablic jest obecnie jednym z podstawowych nośników informacji pasażerskiej w komunikacji miejskiej. Jego zaletą jest możliwość dowolnego kształtowania informacji na poszczególnym module. Szeroki kąt świecenia oraz czujniki natężenia światła zewnętrznego, który automatycznie dobiera jasność świecenia diody powoduje, że tablice są tak samo czytelne niezależnie od pory dnia, czy też panujących warunków atmosferycznych.

Innym miejscem w Poznaniu, gdzie zaplanowano nowoczesny dworzec dla autobusów i tramwajów jest Junikowo. Projekt zakłada zastosowanie tam tych samych rozwiązań co na rondzie Rataje (m.in. przewidziano miejsca dla postoju 4 autobusów MPK oraz 4 autobusów należących do przewoźników zewnętrznych, jeden peron obsługujący podróżnych oraz punkt



*Budynek dworca w Krakowie w Krowodrzy Górcie*



**Białystok – przystanki nie dla busów**

Z kolei władze Białegostoku zaprezentowały koncepcję przebudowy al. Piłsudskiego i ul. Sienkiewicza. Projekt tej inwestycji zakłada budowę przystanku z kilkoma wiatami. Obiekt zostanie wyposażony w nowoczesne automaty biletowe i elektroniczne wyświetlacze informujące o przyjazdach i odjazdach autobusów. Nie zapomniano też o punkcie dla kierowców i publicznych toaletach.

Warto dodać, że już dwa lata temu w centrum Białegostoku zlikwidowano przystanki dla busów. Wydano też zakaz przewoźnikom regionalnym na zatrzymywanie się na najważniejszych przystankach komunikacji miejskiej. Decyzję argumentowano bezpieczeństwem pasażerów.

**Wrocław – węzeł przesiadkowy na rondzie**

Wrocław też może się pochwalić nowoczesnymi przystankami. Największe i najbardziej skomplikowane skrzyżowanie zostało przebudowane i obecnie jest rondem o kształcie elipsy. Mowa jest o rondzie Reagana na pl. Grunwaldz-

kim. To rondo jest najważniejszym we Wrocławiu węzłem komunikacyjnym. W ciągu godziny jednym torem przejeżdża tamtędy 60 tramwajów.

Przykryte jest w części środkowej dachem pod którym znajduje się węzeł komunikacji zbiorowej ze zintegrowanymi przystankami tramwajowymi i autobusowymi z elektronicznymi tablicami. Pod rondem jest przejście podziemne z przeszklonymi windami prowadzące wprost do pasażu handlowego. W samym przejściu rzucają się w oczy duże, podświetlane tablice informacyjno-kierunkowe. Cały obiekt jest dobrze oświetlony a dodatkowo obrys dachu podświetlany jest na niebiesko. Przez to cały obiekt jest dobrze widoczny nie tylko dla mieszkańców ale też stał się charakterystycznym (rozpoznawalnym) miejscem spotkań turystów.

**Kraków potrzebuje prawdziwych dworców**

W Krakowie od trzech lat funkcjonuje nowoczesny terminal tramwajowo- autobusowy w Krowodrzy Górce. Choć brakuje zadaszenia nad peronami zwłaszcza autobusowymi (przystanki tramwajowe mają wiaty) a pasażerowie nie mają poczekalni to nie mamy czego się wstydić. Trzeba jednak podkreślić, że niestety żaden dworzec komunikacji miejskiej w Krakowie nie może zaproponować swoim pasażerom takich warunków jak wymienione wcześniej miasta.

Projektowana linia tramwajowa na Ruczaj i dworzec autobusowo-tramwajowy na ul. Czerwone Maki przewiduje to czego pasażerowie potrzebują najbardziej. Jeszcze na etapie jej projektowania zostało poproszone do zgłoszenia swoich uwag. Mogliśmy więc podzielić się swoimi spostrzeżeniami i oczekiwaniami pasażerów. Jedynym mankamentem nowego dworca będzie jedynie brak zadaszenia nad całością terminalu. Perony będą wyposażone w wiaty przystankowe. W budynku będzie przestronna poczekalnia, część gastronomiczna i publiczne toalety. Jest też zaprojektowane pomieszczenie dla prowadzących pojazdy MPK SA w Krakowie oraz punkt dyspozytorski. Planowany też jest parking i miejsce na rowery.

Obecnie budowana pętla tramwajowa w Płaszowie, gdzie będą się zatrzymywały także autobusy, już taka niestety nie będzie. W projekcie nie uwzględniono budynku dworca, nie będzie więc poczekalni, punktu sprzedaży biletów czy toalet. Nie ma także punktu socjalnego dla prowadzących pojazdy.

MPK podjęło starania, aby można było jeszcze przed uruchomieniem pętli posadowić chociaż kontener dla kierowców i motorniczych, w którym będzie znajdowała się toaleta i pomieszczenie socjalne. Na pewno nie będzie to jednak wizytówką nowego dworca.

Podobnie jest na rondzie Grunwaldzkim. W związku z budową Centrum Kongresowego teren obecnie pełniący funkcję przystanku początkowego i końcowego dla dziewięciu linii autobusowych zostanie przebudowany.

Z informacji jakie do nas docierają pętla ma być zlokalizowana bliżej zjazdu z ul. Konopnickiej a projekt nie zawiera budynku dworca, tym samym poczekalni czy toalet. Jako przewoźnik obsługujący linie w tym rejonie MPK będzie musiało wystąpić o wszystkie wymagane prawem pozwolenia i ponieść niemałe koszty związane z posadowieniem kontenera dla naszych kierowców.

Nasuwa się pytanie: czy w tak reprezentacyjnym miejscu mieszkańcy i turyści nie zasługują na nowoczesny obiekt spełniający wszelkie normy komfortowej obsługi?

**Grzegorz Dykacz**



Fot. T. Bielecki

## DO ZOO AUTOBUSEM MPK

To była wielka atrakcja dla podopiecznych Domu Dziecka nr 7. W święto najmłodszych, 1 czerwca pojechali do krakowskiego zoo. Wycieczkę, przy udziale Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie zorganizowały trzy studentki Uniwersytetu Pedagogicznego. Dzieci zawiezie do Zoo autobus krakowskiego przewoźnika.

- Bardzo zależało nam na tym, aby te dzieci poczuły się wyjątkowo w tym dniu. Wyjazd do zoo na pewno będzie dla nich dużą atrakcją – wyjaśnia Joanna Jezierska, jedna z organizatorek wyjazdu.

Wyjazd nastąpił o godzinie 10.00 z Domu Dziecka nr 7, przy ul. Naczelnaj 12. Autobus z dziećmi przyjechał do zoo o godzinie 10.30. Zaraz potem była chwila na zrobienie pamiątkowych zdjęć na tle autobusu. Od godziny 10.40 do 13.30 trwało zwiedzanie ogrodu zoologicznego. O godzinie 14.10 nastąpił powrót do placówki.

- Dzięki pomocy MPK wycieczka była bardzo udana – mówiła po powrocie Joanna Jezierska. - Sprawnie i bez większych przeszkód dojechalismy na miejsce w wyznaczonym czasie. W drodze do zoo dzieciom zostały rozdane upominki z logo MPK. Dzieciom sprawiły one dużą radość. Wycieczkę zaliczamy do bardzo udanych, pomimo tego, że pogoda była deszczowa – dodaje.

Dzieci wrócili z uśmiechami na twarzy i pozytywnymi wrażeniami.

Organizatorami wyjazdu były: Joanna Jezierska, Katarzyna Józefczyk, Agata Łysoń. Koordynatorem projektu był wykładowca Uniwersytetu Pedagogicznego mgr Józefa Kucharska.

**Marek Gancarczyk**



Fot. T. Bielecki



# PRZEBUDOWANY TRAMWAJ Z NISKĄ PODŁOGĄ JUŻ WOZI PASAŻERÓW

*W piątek, 2 lipca 2010 roku klimatyzowany tramwaj EU8N po raz pierwszy wyjechał na linię 22 kursującą z Borku Fałęckiego do Walcowni.*

W oficjalnej prezentacji wagonu uczestniczyły osoby niepełnosprawne, jeżdżące na wózkach. O zaletach przebudowanego tramwaju mówił m.in. Bogdan Daśal, pełnomocnik prezydenta Krakowa ds. osób niepełnosprawnych.

Wagon EU8N został zaprojektowany i zbudowany przez krakowskiego przewoźnika na bazie zakupionych w Wiedniu wagonów E6/C6 jeżdżących na linii metra.

Przypomnijmy, że w latach 2009-2010 zakupiono w Wiedniu 26 sztuk silnikowych, przegubowych wagonów E6 o długości 19,7 m oraz 24 przyczepy C6. Wagony te podlegają sukcesywnie zgodnie z planem głębokiej przebudowie od zeszłego roku. Cały proces modernizacji polega na rozpięciu wagonu silnikowego i zamontowaniu między pułkami, zakupionego w Autosanie nowego członu niskopodłogowego, przystosowanego dla osób starszych, niepełnosprawnych i matek podróżujących z dziećciami wózkami. W efekcie powstanie 25 pociągów trójczłonowych EU8N, wyposażonych w część niskiej podłogi oraz klimatyzację. Jeszcze w tym roku takich wagonów będzie w Krakowie jeździć osiem.

EU8N to tramwaj trójczłonowy, jednokierunkowy, o długości 26,6 m. Wyglądem i funkcjonalnością, pod kątem przystosowania do przewozu osób niepełnosprawnych, tramwaj



Fot. T. Bielecki

*Nowoczesny wygląd i komfort jazdy nowym tramwajem docenili już pasażerowie linii nr 22*

jest zbliżony do użytkowanych obecnie tramwajów N8 z Norymburgii (te ostatnie są wagonami dwukierunkowymi).

Tramwaj ten może przewozić około 180 pasażerów. W eksploatacji, z powodzeniem zastępuje więc pociąg tramwajowy złożony z dwóch wagonów 105 Na.

W części niskopodłogowej wygospodarowano miejsca do przewozu wózków inwalidzkich i dziecięcych, oznaczono siedzenia dla osób niepełnosprawnych i starszych oraz zastosowano funkcjonalny układ poręczy. W celu ułatwienia podróżowania osobom niedowidzącym i niewidzącym zastosowano wewnątrz tramwaju przyciski do otwierania drzwi opisane alfabetem Braila oraz tablice informujące o przebiegu trasy o kontrastujących z tłem kolorach i odpowiednio dobranej jaskrawości świecenia. Ułatwieniem dla wszystkich podróżujących jest system głosowych zapowiedzi przystanków. Ułatwia on przede wszystkim osobom niewidomym i niedowidzącym orientację gdzie dokładnie tramwaj się znajduje.

Wagony EU8N, klimatyzowane i z elementem niskiej podłogi wychodzą naprzeciw strategicznym planom krakowskiego MPK o stworzeniu środka komunikacji miejskiej przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów. W planach firmy jest przystosowanie w analogiczny sposób 28 wagonów GT8S sprowadzonych z Düsseldorfu.



Fot. T. Bielecki

*W oficjalnej prezentacji wagonu wzięły udział osoby niepełnosprawne*

**Marcin Gałań**

## PIERWSZE NOWE AUTOBUSY PO ROCZNEJ PRZERWIE

*Po rocznej przerwie, spowodowanej zamieszaniem związanym z nieudanym przetargiem na obsługę siedmiu linii autobusowych, nastąpiło wznowienie trwającego dotąd systematycznie przez ostatnich kilkanaście lat, procesu wymiany starych autobusów na fabrycznie nowe.*

13 września ogłoszono oficjalnie wyniki rozpoczętego w lipcu przetargu na zakup nowych autobusów dla krakowskiego MPK S.A. Zwycięzcą okazała się firma Evobus Poland, oferująca autobusy marki Mercedes Citaro. Minimalnie mniejszą liczbę punktów uzyskała oferta przysłana do Krakowa przez producenta Solarisów. Osiem przegubowych i osiem jednoczłonowych Mercedesów Citaro wyjedzie na ulice Krakowa na początku przyszłego roku. Przegubowe Mercedesy Citaro dobrze są znane naszym pasażerom i pracownikom, natomiast pojazdy 12-metrowe tej marki będą na ulicach Krakowa nowością.

rem nowego, trzeciego już przewoźnika, jakie miał organizator krakowskiego transportu zbiorowego.

Przypomnijmy. Nowy przewoźnik miał przejąć obsługę siedmiu linii autobusowych, co skutkowało by obniżeniem potrzebnej liczby autobusów w MPK SA o około 30 sztuk. W tej sytuacji nie miałyby sensu kupowanie nowych pojazdów. Nowy przewoźnik, mimo zwycięstwa w przetargu nie przystąpił jednak do obsługi tych linii, w związku z tym nadal kursowały na nich pojazdy MPK SA. Spowodowało to brak możliwości wycofania z ruchu przewidzianych w bieżącym roku do kasacji około 30 autobusów, a także nieujęcie w te-

gorocznym planie finansowym środków na zakup nowych. Jednak ogromny potencjał i zdolność do elastycznego reagowania na zmieniającą się sytuację w otoczeniu naszej firmy, umożliwiły nam niezwłoczne przystąpienie do kontynuacji przerwanej wymiany taboru autobusowego na nowy. To że nowe autobusy pojawią się na ulicach dopiero w przyszłym roku, wynika jedynie z potrzeby zapewnienia czasu producentowi autobusów na przygotowanie nowych pojazdów, spełniających wymogi specyfikacji przetargowej. W przypadku autobusów zwykle wynosi to 5 – 6 miesięcy.

Na tym jednak nie koniec. Siłą MPK SA w Krakowie było i mam nadzieję że pozostanie to, że dotychczasowy proces odnowy taboru miał charakter ciągły (sys-

tematyczny) i nie opierał się na jednorazowych akcjach. Już teraz przygotowywane są w firmie plany kolejnych postępowań przetargowych na zakup autobusów, po to aby zapewnić dalszą systematyczność tego procesu i nadrobić roczną lukę, która powstała na skutek opisanej wyżej sytuacji. Mimo tych zakłóceń nasz tabor autobusowy ciągle należy do najnowocześniejszych w Polsce i mamy ambicje, aby nadal tak było.

**Mariusz Szalkowski**



Fot. T. Bielecki

*Mercedesy wożą już pasażerów w Krakowie m.in. na lini 184*

Niezmiernie cieszy fakt, że dwóch cieszących się najlepszą opinią spośród naszych dostawców zaoferowało nam swoje autobusy. Zarówno kupowane od kilku lat Solarisy jak i Mercedesy potwierdziły swoją wysoką jakość i dobre sprawowanie się w warunkach krakowskich. Przetarg obejmujący jedno zadanie może wygrać tylko jeden oferent, no cóż... tym razem lepszy okazał się dostawca Mercedesa.

Ważne jest to, że tym przetargiem wznowiono przerwany na rok proces wymiany autobusów w krakowskiej komunikacji miejskiej. Stało się tak z powodu problemów z wybo-

# HYBRYDOWY MERCEDES WE WROCŁAWIU



Zostaliśmy zaproszeni do wrocławskiego MPK na prezentację autobusu hybrydowego Mercedes-Benz Citaro G Blue Tec-Hybrid. Pod tą nazwą kryje się nowy autobus przegubowy, który według producenta ma zużywać mniej paliwa oraz ma wydalać mniej szkodliwych składników spalin niż obecnie produkowane autobusy.

Z zewnątrz autobus niewiele się różni od dobrze nam znanych i eksploatowanych Citaro, no może za wyjątkiem dachu, który jest znacznie bardziej zabudowany. Na dachu znalazły się przede wszystkim akumulatory litowo-jonowe co spowodowało, że autobus jest nieco wyższy. Silnik wysokoprężny o pojemności prawie 5 litrów o mocy 160 kW (czyli bardzo mały jak na przegubowca) nie jest jednostką napędową tylko napędza generator prądu i tym prądem zasilane są silniki elektryczne, chłodzone cieczą, umieszczone bezpośrednio przy kołach środkowej i tylnej osi autobusu czyli w sumie cztery silniki elektryczne. W związku z tym

autobus nie posiada skrzyni biegów oraz przekładni tylnego mostu i mechanizmu różnicowego.

Autobus może odzyskiwać energię powstającą podczas hamowania czyli jego eksploatacja będzie najbardziej opłacalna w dużym ruchu miejskim.

Dosyć ważne jest, że autobus ten może przez kilka kilometrów przejechać wyłącznie na akumulatorach bez uruchomionego silnika spalinowego. Jest to szczególnie istotne, gdy trasa autobusu prowadzi przez obszary o dużym ruchu pieszym – po prostu wtedy autobus należy do kategorii Zero Emission Vehicle.

Z negatywnych cech autobusu należy wymienić nieprzyjemne dla pasażera, o wysokiej częstotliwości dźwięki emitowane przez elementy zespołów elektrycznych oraz za bardzo słyszalne odgłosy pracy silnika spalinowego.

MPK Wrocław zamierza zakupić kilka autobusów hybrydowych jeszcze przed Euro 2012.

**Marian Lesiak**



Fot. Marian Lesiak

# KRAKOWSKIE TOROWISKA W REMONCIE

*W obecnym roku remonty torowisk objęły m.in. rejon pierwszej obwodnicy oraz linię do Walcowni.*



Fot. T. Bielecki

*W Krakowie remontowane jest torowisko w ul. Franciszkańskiej i Dominikańskiej...*

Na wiosnę rozpoczął się remont ul. Długiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Basztową. Tramwaje wróciły na te trasy dopiero po kilku miesiącach: od 5 lipca na ul. Basztową a pod koniec sierpnia na ul. Długą. 17 lipca tuż po tym jak tramwaje wróciły na ul. Basztową, został z kolei zamknięty dla ruchu ciąg ul. Franciszkańskiej i Dominikańskiej wraz ze skrzyżowaniem pod Filharmonią.

Te remonty spowodowały, że do przejazdu przez pierwszą obwodnicę pozostawał tylko jeden ciąg co skutkowało koniecznością ograniczenia liczby pociągów tak, aby nie tworzyły się korki. Dotyczyło to zwłaszcza okresu przed wakacjami i po wakacjach, gdyż wówczas podstawowa częstotliwość kursowania linii tramwajowych jest większa (10 minut zamiast 15). Zmiany tras dotyczyły przede wszystkim tramwajów, ale i trakcja autobusowa odczuła zmiany organizacji ruchu na czas remontów. W przypadku ul. Basztowej objazdy dla linii autobusowych były prowadzone alejami Mickiewicza i Słowackiego, natomiast zamknięcie przejazdu pod Filharmonią skutkowało objazdami przez most Dębnicki i ul. Dietla.

Jednak zakres remontów nie kończy się na pierwszej obwodnicy. Z dłuższych zamknięć tramwajowych ciągów komunikacyjnych trzeba wymienić remont torowiska do Walcowni. Nie jest to remont generalny jednak stan torów w niektórych miejscach był już tak zły, że nie było innego wyjścia jak naprawa. Już wiosną tego roku została zamknięta dla ruchu jedna pętla na Walcowni co skutkowało sporymi utrudnieniami w organizacji przejazdu.

Kilkakrotnie były przeprowadzane doraźne naprawy torowiska na ul. Wielickiej, gdzie tory systematycznie przy wyższych temperaturach powietrza ulegały tzw. wyboczeniu i blokowały przejazd. To skutkowało koniecznością zamknięcia pewnych fragmentów torowiska na ul. Limanowskiego i Wielickiej przez dwa kolejne weekendy. W takich przypadkach trzeba było pozostawić tramwaje po stronie Kurdwanowa i Bieżanowa. Dowoziły one pasażerów do ul. Dworcowej, gdzie przesiadali się oni do zastępczej komunikacji autobusowej kursującej do pl. Bohaterów Getta.

Prowadzone w Krakowie remonty torowisk są często przyczyną sporych utrudnień w ruchu. Trzeba jednak pamiętać, że są one niezbędne, aby tramwaje mogły po nich bezpiecznie przewozić pasażerów.

**Adrian Obuchowicz**



*...oraz fragment torów do Walcowni*

Fot. T. Bielecki

## KOLEJNE REMONTY PKR-ÓW

*W tym roku przyszedł czas na remont kapitalny dwóch punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy na terenie Nowej Huty.*



Fot. G. Dyrkacz

*PKR w Mistrzejowicach przed...*

W kwietniu zakończono remont na os. Piastów dla kierowców i motorniczych a już w pierwszych dniach lipca zakończył się remont w Mistrzejowicach - tym razem dla motorniczych. Zakres prac był bardzo duży od dachu i elewacji do wymiany wszystkich instalacji, sanitariatów, stolarki a także wyposażenia. Również i w tych punktach zainstalowano automaty z ciepłymi napojami.

Została także zakończona inna ważna inwestycja remontowa tym razem dla kierowców z pętli autobusowej na Azorach. Zakres tego remontu to przede wszystkim nowe toalety i odnowione pomieszczenie socjalne wraz z wyposażeniem.

Podsumowując politykę remontową punktów kontroli ruchu prowadzoną przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. z niekłamanej satysfakcją mogę napisać, że przez ostatnie trzy lata przeprowadzono kapitalny remont w siedmiu punktach, odnowiono na zewnątrz i wewnątrz 13 punktów oraz dokonano ok. 39 większych i mniejszych ich napraw. A to jeszcze nie koniec!

Jestem przekonany, że przeprowadzone remonty poprawiły znacznie warunki socjalne dla naszych prowadzących pojazdy. Teraz wystarczy, aby wszyscy użytkownicy zadbali o wyposażenie i porządek i nie dewastowali obiektów.

**Grzegorz Dyrkacz**



*... i po remoncie*

## ARTYŚCI ZAPOWIADAJĄ PRZYSTANKI

Krakowianie i turyści przez całe wakacje mieli okazję usłyszeć w tramwajach sławnych polskich artystów. Pasażerowie, którzy podróżują niskopodłogowymi tramwajami na pewno rozpoznali głosy aktorów: Anny Dymnej i Krzysztofa Globisza oraz piosenkarza Grzegorza Turnaua. Zapowiadali oni przystanki od początku wakacji na trasie kilku krakowskich linii tramwajowych, m.in. nr 50 i 8.

Przypomnijmy, że głosy tych znanych i lubianych w Krakowie artystów pojawiły się po raz pierwszy w krakowskich tramwajach na początku ubiegłego roku. O tym, kto powinien zapowiadać przystanki zdecydowali krakowianie, którzy swoje propozycje mogli wysyłać do redakcji „Dziennika Polskiego”. Okazało się, że wśród najczęściej typowanych postaci jest Anna Dymna, Grzegorz Turnau i Krzysztof Globisz. Na zaproszenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. zgodzili się oni na nagranie w Radiu Kraków zapowiedzi wszystkich krakowskich przystanków tramwajowych.

Decyzja o powrocie znanych głosów do krakowskich tramwajów w tym roku była wynikiem sondy, prowadzonej przez kilka tygodni na stronie internetowej krakowskiego przewoźnika. Okazało się, że prawie 70 proc. biorących w niej udział

chciało, aby w tramwajach znów można było usłyszeć głosy aktorów i piosenkarza zapowiadających przystanki.

Należy podkreślić, że usługa głosowego zapowiadania przystanków wprowadzana

jest w pojazdach komunikacji miejskiej ze względu na osoby niewidome i słabowidzące. Dzięki temu, że słyszą oni z głośnika nazwy kolejnych przystanków mogą zorientować się, gdzie powinny wysiąść.

Krakowski przewoźnik ciągle zwiększa liczbę tramwajów, w których usługa zapowiadania przystanków funkcjonuje. Obecnie jest ich już ponad 80. Do końca roku przybędą kolejne wagony wyposażone w tę usługę.

Ważne dla pasażera jest też to, że system głosowego zapowiadania przystanków wiąże się z wprowadzaniem w tramwajach elektronicznych tablic wewnętrznych, wyświetlających kolejne przystanki na trasie.

**Marek Gancarczyk**



# TURYŚCI WYBIERAJĄ W KRAKOWIE TRAMWAJ

*Kraków - miasto wspaniałych, bezcennych zabytków, kameralnych uliczek, wyjątkowych w Europie kopców. Przewiezienie blisko miliona mieszkańców oraz tysiące turystów, zwiedzających rokrocznie to miasto, jest nie lada wyzwaniem dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Jak polscy i zagraniczni goście oceniają wysiłek krakowskiego przewoźnika?*

Co roku Kraków odwiedzają setki tysięcy turystów z Polski i z całego świata. Chcą zobaczyć średniowieczne zabytki znajdujące się w naszym mieście, pragną poczuć jego wyjątkową, niezwykłą atmosferę, spotkać się z rodziną lub przyjaciółmi. Oczywiście miejsca najchętniej odwiedzane to: zamek królewski na Wawelu oraz obręb Starego Miasta na czele z Rynkiem Głównym. Jednak coraz częściej, turyści zarówno zagraniczni jak i polscy chcą odwiedzić miejsca położone nieco dalej od centrum. Wielkim zainteresowaniem cieszą się obecnie: Kazimierz, Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach, Nowa Huta, unikalne w Europie krakowskie kopce, czy też Muzeum Lotnictwa. Odległości między tymi miejscami są dość duże, dlatego turyści często korzystają z komunikacji miejskiej. Czy są z niej zadowoleni? Co sądzą o komforcie przejazdu naszymi środkami lokomocji? Jakie są plusey bądź minusy krakowskiego podróżowania? Te i podobne pytania zadaliśmy turystom zwiedzającym Gród Kraka. Chętnie podzielili się z nami swoimi opiniami i wrażeniami dotyczącymi miasta, a w szczególności jego komunikacji.



Fot. T. Bielecki

*Każdego roku Kraków odwiedzają setki tysięcy turystów*

Joseph i Françoise Martin mieszkają w Gap i w Cannes. W Krakowie byli już trzykrotnie. Jak sami twierdzą nasze miasto jest piękne i bardzo kameralne. W czasie każdego pobytu odkrywają w nim coś nowego. Na Rynku mogliby siedzieć godzinami chłonąc jego magiczną atmosferę. Co sądzą o podróżowaniu krakowskimi tramwajami i autobusami?

„Jestem bardzo zadowolony z podróżowania po Krakowie” – twierdzi Joseph i dodaje: „Gdy byliśmy tu po raz pierwszy przyjechaliśmy własnym samochodem. Na miejscu okazał się on niepotrzebny. Szybciej mogliśmy dojechać w wybrane miejsca, korzystając z pojazdów komunikacji miejskiej niż autem. A jego żona dorzuca: „Krakowskie pojazdy są wygodne i punktualne. We Francji na co dzień nie korzystamy z tramwaju, bo ani w Gap, ani w Cannes ich nie ma. Podróżowanie nimi podczas pierwszego pobytu było więc dla nas nowością i ciekawostką. Teraz już nie tak do końca, bo Nicea pozazdrościła Krakowowi i od 3 lat kursuje tam regularna linia tramwajowa”.

Wielkim zainteresowaniem turystów cieszy się uruchomiona kilka lat temu Krakowska Linia Muzealna, na której



Fot. T. Bielecki

*Turyści najchętniej podróżują w Krakowie tramwajami. Zgodnie przyznają, że tak jest najłatwiej i najszybciej*



## MIESZKANKA CHICAGO O KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

*Pani Elizabeth Orlowski mieszka na stałe w Chicago. Podczas spotkania w Bronowicach, zgodziła się na rozmowę dla „Przewoźnika Krakowskiego”.*

kursują zabytkowe tramwaje i autobusy. Gdy tylko któryś z krakowskich „old-timerów” wylania się zza zakrętu, od razu widać jak turyści błyskawicznie chwytają za aparaty fotograficzne, by móc je uwiecznić. Stanowią więc one atrakcję i większość przyjezdnych wyraża chęć przejechania się tymi wyjątkowymi pojazdami.

„Świetny pomysł, świetna inicjatywa dzięki, której można zobaczyć centrum waszego miasta nieco inaczej niż tylko na piechotę” – chwali Krakowską Linie Muzealną Marek Dróżga. „Przyjechałem z dziećmi na kilka dni do Krakowa i muszę powiedzieć, że większą atrakcją dla chłopców były wasze tramwaje i autobusy niż krakowskie muzea” – mówi ze śmiechem.

Uśmiech towarzyszy również grupie przybyłej do Krakowa na Międzynarodowe Targi Sztuki Ludowej. Impreza bardzo im się podoba, szczególnie występy zespołów folklorystycznych. Przy okazji zwiedzają również nasze miasto. Czy mają jakieś problemy z przemieszczaniem się w różne punkty Krakowa? Oczywiście nie, ale twierdzą, że łatwiej im poruszać się tramwajem niż autobusem. Korzystając z planu miasta, informacji uzyskanej od prowadzących, mogą bez większych problemów dostać się w różne miejsca. Kilka dni temu byli w Łagiewnikach, dzięki głosowym zapowiedziom przystanków, mogli bez trudu wysiąść we właściwym miejscu.

Jednym z wielu młodych ludzi, którzy postanowili w czasie wakacji odwiedzić Kraków jest uczeń Liceum Ogólnokształcącego w Zakliczynie Roman Anulewicz. Marzy o tym, by w przyszłości móc tu studiować. Jadąc autobusem, chętnie rozmawia na temat dotyczący krakowskiego transportu publicznego: Jest bardzo pozytywnie zaskoczony jego organizacją, oraz dużą częstotliwością kursowania pojazdów. Twierdzi, że dużym plusem komunikacji, jest krótkie oczekiwanie na wybrany tramwaj lub autobus. Jego zdaniem pod tym względem Kraków prezentuje taki sam poziom jak słynne europejskie miasta takie jak Wiedeń czy Monachium.

Jak widać turyści odwiedzający Kraków pozytywnie wypowiadają się na temat komunikacji miejskiej. Ten fakt cieszy tym bardziej, że to właśnie ludzie przybywający do naszego miasta, z różnych stron świata, potrafią docenić pracę i wysiłek MPK. Wystarczy zacytować słowa jednego z nich: „Krakowskie tramwaje i autobusy są super”. Nic dodać, nic ująć.

Jan Adamski

### Jan Adamski: Jak podoba się Pani organizacja komunikacji miejskiej w Krakowie?

Elizabeth Orlowski: Bardzo. Działa sprawnie, tramwaje i autobusy przyjeżdżają na czas, można nimi dojechać praktycznie wszędzie. Da się spokojnie zaplanować podróż, bo wiadomo, że pojazdy na przystankach pojawią się niezawodnie.

### Czy zauważa Pani jakieś podobieństwa między komunikacją miejską w Chicago, a w Krakowie?

W Stanach mamy głównie metro i autobusy. W większych miastach nie ma tramwajów, a szkoda, bo widać, że zwłaszcza w godzinach szczytu bardzo się przydają. Niepotrzebne byłyby w takich miastach jak np. Nowy Jork z racji świetnie rozplanowanego tam systemu metra, ale np. już w Chicago mogłyby kursować, choćby na przedmieściach.

### Dlaczego akurat tam?

Przedmieścia Chicago to spory problem, niestety do tej pory nierozwiązany, ponieważ praktycznie nie dociera tam komunikacja miejska. Podmiejskie pociągi kursują wprawdzie często, lecz nie są w stanie dowieźć pasażerów wszędzie. I w takich miejscach występuje „pułstynia komunikacyjna”.

### W Krakowie w takich strefach kursują autobusy. Dowożą mieszkańców okolic do większych punktów przesiadkowych, by stamtąd mogli udać się do centrum.

Tak, to jest bardzo dobre rozwiązanie. W USA jeśli mieszka się na przedmieściach np. Chicago a nie ma się własnego samochodu, nie ma szans dostać się bezpośrednio np. z Inverness do Glenview, ponieważ nie istnieje coś takiego jak komunikacja między tego typu miejscowościami.

### W rejonie Krakowa jeśli zaś chce się dojechać np. z Zielonek do Węgrzc, można to zrobić bezpośrednio, jednym autobusem.

Dokładnie tak, a w USA tego typu rozwiązania nie istnieją. Za każdym razem



Fot. J. Adamski

trzeba pociągiem dojechać najpierw do centrum miasta i tam dopiero przesiąść się na inny pociąg dowożący do wybranego celu. Między innymi dlatego Amerykanie używają tak często własnych samochodów i nie korzystają z komunikacji miejskiej. Myślę, że polskie rozwiązania mogłyby zaowocować sukcesem w wielu amerykańskich miastach.

### Co sądzi Pani o komforcie jazdy krakowskimi autobusami i tramwajami?

Są bardzo wygodne i nowoczesne, wielkim plusem tramwajów jest to, że bardzo rzadko zdarza się im utknąć w korkach i można się nimi szybko poruszać. Szkoda tylko, że w godzinach szczytu są dość przepełnione, ale to w zasadzie problem wszystkich dużych miast, nie tylko Krakowa.

### A co z cenami biletów obowiązującymi w Krakowie? Czy są według Pani odpowiednie?

Oczywiście, bilety nie są drogie, ceny jak dla mnie są bardzo przystępne.

### Czy podczas swojego pobytu w Krakowie, zdążyła Pani przejechać się Krakowską Linie Muzealną?

- Nie, jeszcze nie choć na pewno to w przyszłości zrobię. W USA nie ma niestety podobnych inicjatyw, choć wielką zaletą są liczne piętrowe autobusy, często z otwieranymi dachami, zapewniające turystom możliwość zwiedzenia miasta.

Rozmawiał Jan Adamski



*Janusz Więckowski (z numerem 8 na koszulce), kapitan motorniczych z Podgórza strzela czwartą bramkę drużynie związkowców*

## PIŁKARSKI TURNIEJ NA TRAMWAJU

*Na początku roku motorniczowie z zajezdni tramwajowej Podgórze, rozpoczęli przygotowania do trzeciego z kolei turnieju piłkarskiego im. Piotra Pruchnickiego.*

Nic nie zapowiadało, że będzie to najdłużej rozpoczynany turniej. Kwietniowa katastrofa pod Smoleńskiem spowodowała, że w pierwotnie planowanym terminie 24 kwietnia 2010 roku nie mogliśmy przystąpić do rywalizacji i został wyznaczony nowy termin: 22 maja. Jednak szalejąca od połowy tego miesiąca powódź zmusiła nas do ponownego odwołania rozgrywek. Byliśmy jednak zdeterminowani i nie zrezygnowaliśmy. Turniej rozpoczęliśmy w trzecim terminie: 12 czerwca. Niestety nie obyło się bez przykrych niespodzianek. Na cztery dni przed turniejem wycofała się drużyna Zajezdni Autobusowej Płaszów, a już w dniu turnieju okazało się, że nie dotrze drużyna z Królówki. W miejsce kierowców z Płaszowa zadebiutowała ekipa NSZZ Kierowcy i Przyjaciele, a mecze z udziałem Królówki zmuszeni byliśmy kończyć walkowerem.

Wszystkie trudności zrekompensowała nam pogoda jaka panowała w dniu rozgrywek, siedem ambitnych drużyn do utraty tchu walczyło o jak najlepszy wynik.

Pod nieobecność drużyny z Płaszowa faworytami turnieju była podobnie jak w poprzednich latach drużyna z Woli Duchackiej oraz piłkarze z PKP. Nie można było także lek-



*Kapitan drużyny kierowców z Woli Duchackiej odbiera z rąk Juliana Pilszczka, prezesa MPK S.A. w Krakowie puchar za zajęcie pierwszego miejsca w turnieju*



ceważyć debiutujących związkowców.

W grupie I rywalizacja była bardzo wyrównana. Zaczęła się wręcz sensacyjnie porażką Woli Duchackiej ze Związkowcami. Do ostatniego meczu nie było wiadomo kto awansuje do półfinału. Trzy drużyny zdobyły po 6 punktów i o kolejności musiał decydować stosunek bramek. Również w II grupie pomimo nieobecności Królówki rywalizacja o awans do półfinału toczyła się do ostatniego meczu. Determinacja organizatorów turnieju, a zarazem zawodników Zajezdni Tramwajowej Podgórze została nagrodzona pierwszym zwycięstwem w historii rozgrywanego po raz trzeci turnieju, a także awansem do półfinału.

W obydwu półfinałach faworyci byli górą i finał był powtórką z pierwszego turnieju, który także w tym roku okazał się zwycięski dla kierowców z Woli Duchackiej. Zwyciężyli oni zawodników PKP w rzutach karnych.

Rozegrany wcześniej mecz o trzecie miejsce był wielkim świętem drużyny motorniczych z Podgórze. Efektowne zwycięstwo nad NSZZ Kierowcy i Przyjaciele, jedynymi pogromcami Woli Duchackiej, było dla nich

najlepszą nagrodą za wytrwałość z jaką dążyli do tego, aby ten turniej mógł się odbyć. Organizatorzy składają podziękowania dla wszystkich dzięki którym mogliśmy już po raz trzeci zorganizować turniej upamiętniający pasjonata sportu, założyciela drużyny piłkarskiej w zajezdni tramwajowej Podgórze, śp. Piotra Pruchnickiego.

**Janusz Więckowski**

**Fot. T. Bielecki**

### **Klasyfikacja końcowa III Turnieju Piłkarskiego im. Piotra Pruchnickiego:**

1. Zajezdnia autobusowa Wola Duchacka
2. PKP – Zakład Linii Kolejowych w Krakowie
3. Zajezdnia tramwajowa Podgórze
4. NSSZ Kierowców i Przyjaciele
5. Zajezdnia tramwajowa Nowa Huta
6. Kontrolerzy
7. Zajezdnia autobusowa Bieńczyce
8. Królówka

#### **Król Strzelców:**

Grzegorz Prochownik – Wola Duchacka –  
5 bramek

#### **Najlepszy bramkarz:**

Jacek Szczotkowski – PKP



*Trzecia drużyna turnieju, motorniczowie z zajezdni Podgórze z kierownikiem zajezdni Julianem Mendlem (w pierwszym rzędzie w środku)*



## POKRĘCONE SZYNY...

*Tak wygląda torowisko w momencie tzw. „wyboczenia”...*

Fot. H. Waguła

Co może zatrzymać tramwaje? Okazuje się, że w tym roku jedną z najczęstszych przyczyn utykania tramwajów w korkach były wygięte, często nawet na pół metra w górę, szyny. Podczas upałów ulegają one wspomnianemu wyżej tzw. „wyboczeniu”. Najlepszym przykładem tego zjawiska jest ul. Limanowskiego i Wielicka w pobliżu przystanku tramwajowego o nazwie „Powstańców Wielkopolskich”.

W tym roku pasażerowie tramwajów podążających do oraz z Bieżanowa i Kurdwanowa aż 17 razy (patrz zestawienie poniżej) mieli okazję do dokładnego przyglądnięcia się na czym polega zjawisko rozszerzania się stali w wysokiej temperaturze. Przerwy w ruchu spowodowane „wyboczeniem” były na tyle długie, że mogli to zrobić bardzo dokładnie. Łączny czas przerw w kursowaniu tramwajów stojących w rejonie przystanku tramwajowego „Powstańców Wielkopolskich” wyniósł bowiem aż 581 minut, a więc blisko 6 godzin!

**Hubert Waguła**

### Zestawienie uszkodzeń torowisk na ciągu tramwajowym Limanowskiego/Wielicka w roku 2010:

#### Marzec

- 19. ul. Wielicka -> Plac Bohaterów Getta 13:14-13:44
- 25. ul. Wielicka -> Cmentarz Podgórski 13:57-14:25

#### Kwiecień

- 30. ul. Limanowskiego -> Cmentarz Podgórski 13:00-13:50
- 30. ul. Wielicka -> Plac Bohaterów Getta 13:20-14:15

#### Czerwiec

- 05. ul. Limanowskiego -> Plac Bohaterów Getta 12:45-13:15
- 06. ul. Limanowskiego -> Cmentarz Podgórski 13:05-13:20
- 07. ul. Wielicka -> Cmentarz Podgórski 13:22-13:48
- 08. ul. Limanowskiego -> Cmentarz Podgórski 13:20-13:53
- 09. ul. Wielicka -> Plac Bohaterów Getta 13:09-13:58
- 11. ul. Limanowskiego -> Cmentarz Podgórski 12:38-13:33
- 11. ul. Wielicka -> Cmentarz Podgórski 14:42-15:05
- 11. ul. Wielicka -> Plac Bohaterów Getta 15:49-16:03
- 12. ul. Limanowskiego -> Plac Bohaterów Getta 14:01-15:00
- 27. ul. Wielicka -> Plac Bohaterów Getta 13:30-14:15

#### Lipiec

- 10. ul. Wielicka -> Cmentarz Podgórski 14:23 - 14:45
- 12. ul. Limanowskiego -> Kurdwanów 13:33 - 14:00

#### Sierpień

- 22. Wielicka -> Cmentarz Podgórski 13:24 - 13:44



*... a tak po jego usunięciu*

## RAPORT NIK POZYTYWNE O KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

Naczelna Izba Kontroli opublikowała raport o stanie systemów transportowych i dróg w największych polskich miastach. Wynika z niego, że w Krakowie pasażerowie chętnie korzystają z transportu zbiorowego. Przybywa osób, które decydują się na podróż tramwajem i autobusem. Takie zainteresowanie miejskim przewoźnikiem wcale nie dziwi. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie od wielu lat prowadzi politykę unowocześniania taboru. Dzięki temu w stolicy Małopolski jeździ prawie 100 procent niskopodłogowych autobusów (co piąty jest już wyposażony w klimatyzację). Cały czas poprawia się także stan taboru tramwajowego. Prawie 60 wagonów (z ok. 200) posiada już niską podłogę. Przybywa tramwajów wyposażonych w system zapowiadania przystanków i elektroniczne tablice wyświetlające trasę.



Fot. T. Bielecki

Warto przypomnieć, że to nie pierwsza pozytywna ocena krakowskiej komunikacji dokonana przez ekspertów. Nie tak dawno transport zbiorowy w Krakowie został przez magazyn Forbes uznany za jeden z 10 najlepszych systemów na świecie. Z kolei w tym roku jedna z firm opracowała ranking najbardziej zatłoczonych miast Europy. Kraków uplasował się w tym zestawieniu dopiero na 30 miejscu. Taki wynik nie byłby możliwy bez sprawnie działającego miejskiego przewoźnika.

Oceniając krakowską komunikację kontrolerzy NIK docenili również stosowanie oddzielnych pasów dla komunikacji (tzw. buspasów). Pod tym względem Kraków jest liderem w kraju.

W raporcie odnotowano też, że jedynie Kraków, Poznań i Warszawa wdrożyły systemy sterowania i zarządzania ruchem.

Raport NIK informuje, że od 2004 do 2009 roku wybudowano w Krakowie rekordową - w porównaniu z innymi miastami - liczbę ścieżek rowerowych.

**Marek Gancarczyk**

## ZARZĄDZANIE SPÓŁKĄ ZGODNE Z NORMAMI

Przez dwa dni od 9 do 10 czerwca 2010 roku w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie prowadzony był audit nadzoru, którego celem było zbadanie i potwierdzenie zgodności Zintegrowanego Systemu Zarządzania Spółką z wymaganiami norm PN- EN ISO 9001:2009 oraz PN- EN ISO 14001:2005.

Raport auditorów przekazany do krakowskiego MPK S.A. nie odnotowuje żadnych niezgodności, a wręcz odwrotnie, wskazuje na wiele mocnych stron Systemu Zarządzania Spółką, m.in.:

- Duża motywacja kierownictwa do zapewnienia wysokiej jakości świadczonych usług, ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz doskonalenia zintegrowanego systemu zarządzania, która w korzystny sposób przekłada się na pracowników wszystkich szczebli zarządzania.
- Silne wsparcie dla Systemu Zarządzania Spółką ze strony Zarządu MPK S.A. oraz ze strony pełnomocnika ds. zintegrowanego zarządzania systemem jakości
- Inwestycje w infrastrukturę i środki produkcji (nowe autobusy, tramwaje, przystanki, systemy sprzedaży biletów, itd.).
- Zwracający uwagę ład i porządek na stanowiskach pracy pozwalający skutecznie realizować zadania oraz sprawiający pozytywne wrażenie.
- Sukcesywne polepszanie warunków socjalnych pracowników.
- Skuteczny, jasny i przejrzysty sposób komunikacji z Klientem poprzez stronę internetową.
- Właściwy nadzór nad dokumentami systemowymi, organizacyjnymi, technicznymi i innymi poprzez rozpowszechnianie tych dokumentów z programu NND9000 i poprzez umieszczenie na wydruku informacji o dacie i osobie pobierającej dokument.

**Krzysztof Gądek**

## PRZED 65-LECIEM PCK PRZY MPK

Bieżący rok jest rokiem 65-lecia działalności PCK na terenie MPK, obchody odbędą się tradycyjnie w listopadzie podczas ogólnopolskich Dni Honorowego Krwiodawstwa.



Fot. T. Bielecki

Klub HDK i Koło PCK zorganizowały już w tym roku wiele kwest charytatywnych. Oprócz udziału w Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy kwesty te wspomogły: Ośrodek dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących, ofiary trzęsienia ziemi na Haiti, Zarząd Miejski PCK – paczki świąteczne dla podopiecznych, Fundację „Matio”,

Dzieci Niedosłyszące, Hospicjum Św. Łazarza – „Pola Nadziei” oraz dwójkę dzieci, których rodzice zwracali się o pomoc do MPK SA w Krakowie: 2-letniego Mateuszka Grabowskiego i 10-letniej Małgosi Jezioro.

Ponadto w dniach 9 – 11 czerwca przeprowadzona została kwesta na terenie MPK SA w Krakowie na rzecz Ośrodka dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej, który bardzo ucierpiał w wyniku ostatniej powodzi. Straty szacowane są na milion złotych, woda zalała 19 sal dydaktycznych, najbardziej ucierpiał sprzęt muzyczny.

W ostatnim okresie Klub otrzymał podziękowanie za pomoc w zorganizowaniu tradycyjnej procesji ku czci Św. Stanisława na Skalkę w dniu 9 maja (uczestniczyły w niej 4 poczty sztandarowe MPK), oraz medal okolicznościowy za wspomaganie chorych na mukowiscydozę.

**Władysław Michalski**

## POWAKACYJNY ROZKŁAD JAZDY Z SAMOLOTEM

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie wprowadziło nową, do tej pory nie stosowaną w naszym mieście szatę graficzną rozkładów jazdy. Zmiana rozkładów nastąpiła wraz z powrotem linii na powakacyjne czasy odjazdów tj. od 28 sierpnia 2010 roku.



Fot. G. Dyrkacz

Nowy wizerunek rozkładów dotyczy linii kursujących w kierunku Portu Lotniczego w Balicach. Tak więc, na rozkładach jazdy linii 208, 292, 902 (a jest ich 75) wydrukowano duży, niebieski samolot. Jednocześnie zostały wprowadzone nowe oznakowanie linii na przystankach, czyli tzw. liniówki. W przypadku linii 208 i 292 na białym tle jest widoczny ten sam samolot co na rozkładzie, a na nim jest naklejony czarną czcionką numer linii. Nocną linię 902 oznaczono czarnym tłem z niebieskim samolotem, a na nim białą czcionką wyróżniono numer linii.

Nowe rozwiązanie ma pomóc pasażerów, przede wszystkim turystom, licznie odwiedzających nasze miasto w szybkim i bezbłędnym identyfikacji rozkładu jazdy linii kursujących w kierunku Portu Lotniczego w Balicach.

**Grzegorz Dyrkacz**

## KRAKOWSKIE ĆWICZENIA OSP

Coroczne zawody sportowo-pożarnicze jednostek ochotniczych straży pożarnych działających na terenie Krakowa tym razem odbyły się w Toniach. Ze względu na powodzie nękające Kraków i okolice, termin tych zawodów został przesunięty na 15 sierpnia gdyż wcześniej jednostki ochotników strażaków brały udział w zabezpieczeniu i usuwaniu skutków powodzi i tradycyjne miesiące na odbywanie zawodów – maj

i czerwiec – nie były dobrym czasem na ćwiczenia.

W zawodach brały udział wszystkie jednostki OSP z Krakowa, których jest jedenaście, w kategoriach seniorów oraz młodzieżowej chłopców oraz dziewcząt.

Nasza sekcja w składzie Gontkiewicz Stanisław, Kowalik Jacek, Druzgała Zdzisław, Frankowski Janusz, Zieliński Jerzy, Burkowicz Jacek, Wojsa Wojciech, Bury Marcin ze Stacji Obsług i Remontów zajęła trzecie miejsce. Zawody zwyciężyła sekcja OSP ze Zbydniowie.

Prezes MPK SA ufundował puchar Który został wręczony młodzieżowej sekcji chłopców ze Zbydniowie za niezwykle zaangażowanie przy wykonywaniu ćwiczeń bojowych.

**Marian Lesiak**

## JUBILEUSZ OSP TONIE

15 sierpnia pod patronatem Prezydenta Miasta Krakowa prof. Jacka Majchrowskiego odbyła się uroczystości 90-lecia powstania jednostki OSP w Toniach. W uroczystościach wzięli udział członkowie jednostki, mieszkańcy osiedla, zaprzyjaźnione jednostki i oczywiście przedstawiciele OSP MPK SA w Krakowie.

Komendant PSP Miasta Kraków Pan Ryszard Gaczol oraz prezydent miasta wręczyli odznaczenia strażackie oraz medale Honoris Gratia. Należy powiedzieć, że trzech członków OSP Tonie otrzymało odznaki 65 lat wysługi lat (za przynależność do OSP).

Przedstawiciel naszej jednostki na ręce Prezesa OSP Tonie wręczył okolicznościowy list gratulacyjny dla jubileuszowej OSP.

**Marian Lesiak**

## TRAMWAJEM PO UŚMIECH DZIECKA

W dniu 28 sierpnia 2010 roku w tramwaju kursującym na linii nr 3 członkowie i wolontariusze organizacji pozarządowej non – profit działającej na rzecz Dzieci i Rodzin **Korczakowska Republika Dziecięca DYLINIAR-NIA** po raz pierwszy kwestowali do zaplombowanych puszek.

Kolejne terminy zbiórki pieniędzy w „Tramwaju po uśmiech dziecka”



w 2010 roku, będą miały miejsce, 17 października, 20 listopada i 19 grudnia również na linii 3 w godz. 9:30 do 23:03.

Podczas podróży tym tramwajem istnieje możliwość zakupu kartek pocztowych z widokami Krakowa, z których dochód przeznaczony jest w całości na pomoc Podopiecznym Stowarzyszenia.

W „Tramwaju po uśmiech dziecka” obowiązuje taryfa biletowa taka jak w innych pojazdach komunikacji miejskiej.

**Grzegorz Dyrkacz**

## PUNKT PSBO W NOWEJ HUCIE JAK NOWY



Fot. T. Bielecki

Mieszkańcy Nowej Huty od kilku tygodni mogą kupować bilety w gruntownie odnowionym Punkcie Sprzedaży Biletów Okresowych stojącym przy pl. Centralnym. W okresie wakacyjnym nowohucki punkt sprzedaży biletów zyskał nie tylko nowy wygląd. Została tam także wymieniona m.in. cała instalacja elektryczna i teleinformatyczna. Przypomnijmy, że w Krakowie funkcjonuje sześć Punktów Sprzedaży Biletów Okresowych. Można w nich kupić wszystkie rodzaje biletów. Warto podkreślić, że wszystkie rodzaje biletów pasażerowie mogą także zakupić w 63 automatach Krakowskiej Karty Miejskiej.

**Marek Gancarczyk**



Fot. T. Bielecki

**08.06.2010**  
**13:21-13:52**  
 Na ul. Limanowskiego doszło do wybrzuszenia szyny  
**12-14.06.2010**  
 Od pierwszych wyjazdów dn.12.06

do godz. porannych 14.06 tramwaje nie kursowały przez ul. Pawią ze względu na zalane izolacją torowisko

**16.06.2010**  
 Kolejne zmiany na rondzie Ofiar Katynia. Linie autobusowe zostały skierowane przez ul. Katowicką

**19.06.2010**  
 Tele-Bus dociera na ul. Golikówka

**26.06.2010**  
 Zmiana trasy linii 108, która została skierowana do pętli Nad Drwiną. Zlikwidowano linię 157 oraz utworzono nową nr 183 łączącą Bieżanów Nowy ze Złocieniem przez stary Bieżanów.

**05.07.2010**  
 Otwarto węzeł Basztowa / Długa

**15.07.2010**  
**12:00-13:30** na skrzyżowaniu ul. Kapelanka i Twardowskiego doszło do zderzenie tramwaju linii 19 z samochodem Skoda Octavia. W wyniku zdarzenia zostało rannych 5 osób

**17.07.2010**  
 Rozpoczął się remont ul. Dominikańskiej, Franciszkańskiej i węzła przy Filharmonii

**18.07.2010**  
 Po gwałtownych opadach deszczu zalany został Tunel KST i rondo Mogiłskie

**28.07.2010**  
 Utrudnienia spowodowane obfitymi opadami deszczu i wylaniem rzek w okolicach ul. Bieżanowskiej, w Wieliczce i Radziszowie

**04.08.2010**  
 Uruchomienie nowej linii tramwajowej 20 Bronowice – Szklarska m. in. na części nowobudowanej linii do Małego Plaszowa z jednoczesną likwidacją linii 41 zawieszoną w okresie wakacyjnym. Autobusy linii 192, 292 zostały skierowane na Dworzec Główny Wschód

**07.08.2010**  
 Utrudnienia spowodowane odbywającym się w Krakowie finałowym etapem Tour de Pologne 2010

**13.08.2010**  
 Zakończenie remontu ul. Długiej

**14.08.2010**  
 Uszkodzenie obiektu mostowego w Radziszowie. 233, 253 – skrócenie trasy do Radziszowa. 263 – wydłużenie trasy do Woli Radziszowskiej.

**17.08.2010**  
**05:10-06:49** Na al. 3 Maja samochód ciężarowy uderzył w drzewo, które oparło się na sieci trakcyjnej

**21.08.2010**  
 Rozpoczął się remont torowiska na ul. Mrozowej i pętli Walcownia. Linie: 16 i 22 zostały skierowane do Kopca Wandy. Linia zastępcza: 722 – Kombinat - Walcownia

**Piotr Kula,  
 Hubert Waguła**

**To radni decydują, jaki bilet sprzedają kierowcy.**

Pomysł wprowadzenia w Krakowie tańszych biletów ma swój początek w 2008 roku, kiedy to krakowski radny Paweł Sularz (wtedy jeszcze szef klubu PO w Radzie Miasta) zapowiedział złożenie interpelacji w sprawie wprowadzenia biletu 15-minutowego. Sam pomysł od początku budził wątpliwości związane m.in. z tym jak mają postępować kontrolerzy w sytuacji, kiedy pasażer skasował bilet 15-minutowy a np. autobus, którym jechał utknął w korku. Obawiano się również poważnego spadku wpływów ze sprzedaży biletów.

Opracowano jednak projekt uchwały i mimo wielu sprzeciwów został on przez radnych przegłosowany.

Krakowianie mogą z niego korzystać od 1 czerwca 2010. Jak czytamy w uchwale bilet wieloprzejazdowy 15-minutowy jest ważny w przejazdach linii dziennych miejskich i aglomeracyjnych w miejskiej strefie biletowej przez 15 minut od momentu skasowania.

Nowy bilet pasażerowie mogą kupić we wszystkich punktach dystrybucji biletów: w 63 automatach Krakowskiej Karty Miejskiej, w automatach mobilnych zamontowanych w autobusach i tramwajach (takich pojazdów jest już ponad 300) oraz w kioskach.

Nie ma natomiast możliwości zakupu tego rodzaju biletu u kierowców i motorniczek. Zwróciła na to uwagę jedna z krakowskich gazet. W jednym z opublikowanych artykułów opisała ona trudną sytuację pasażerów, którzy są pozbawieni możliwości zakupu biletu 15-minutowego u prowadzących.

Cytowani w gazecie pasażerowie nie kryli zdenerwowania twierdząc, że są zmuszani do zakupu biletu normalnego nawet jeżeli chcą przejechać tramwajem tylko dwa przystanki.

Wyjaśnienie tego braku biletów 15-minutowych u kierowców i motorniczek jest bardzo proste i absolutnie nie wynika ze złej woli krakowskiego MPK. Wynika to bowiem z uchwały Rady Miasta Krakowa, która szczegółowo określa jaki rodzaj biletu kupią pasażerowie u prowadzących.

- W § 9 z załącznika nr 3 do uchwały Nr XXX/375/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 5 grudnia 2007 roku czytamy:
1. Sprzedaż biletów przez kierujących pojazdami ko komunikacji miejskiej stanowi uzupełniającą formę dystrybucji biletów i może odbywać się wyłącznie podczas postoju pojazdu na przystanku za odliczoną kwotę.
  2. U prowadzących pojazdy można nabywać **wyłącznie bilety jednoprzejazdowe** z wyjątkiem grupowych oraz bilety 60- i 90-minutowe.

Rozumiem, że pasażerowie nie śledzą szczegółowo każdej uchwały radnych. Mogą nie wiedzieć, kto decyduje, jakie bilety sprzedają prowadzący. Takie usprawiedliwienie na pewno nie dotyczy radnych.

Dlatego dziwi cytowana w gazecie wypowiedź radnego Łukasza Osmendy: „Pierwsze słyszę, żeby uchwała miała określać, jakie bilety sprzedaje motorniczy - mówi. - To śmieszne. Przecież jeśli bilet obowiązuje w Krakowie, rozumie się samo przez się, że powinien być dostępny w tramwajach i autobusach”.

Radnego odsyłamy do uważnej lektury uchwały a pasażerów do kupowania biletu 15-minutowego w automatach.



Lilianna Jakiel

# NAJLEPSZY MOTORNICZY W KRAKOWIE PRACUJE W NOWEJ HUCIE

**Paweł Zieliński**, motorniczy pracujący w zajezdni Nowa Huta to obecnie najlepszy motorniczy w Krakowie. W czwartek, 16 września w zaciętej rywalizacji pokonał 14 zawodników i zwyciężył w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. Drugie miejsce zajął motorniczy z Podgórza Piotr Chmielarski, a trzecie Agnieszka Błońska z MPK Serwis (zwyciężczyni poprzedniej edycji konkursu).



*Najlepszy motorniczy w Krakowie...*

Żeby wygrać **Paweł Zieliński** najpierw musiał odpowiedzieć na 20 pytań dotyczących przepisów ruchu drogowego, a następnie wykazać się wielką precyzją w prowadzeniu tramwaju. Konkurencje wcale nie były proste. Motorniczowie musieli najpierw, po rozpedzeniu tramwaju, utrzymać prędkość 10 km na godz. po dojeździe do znaku z ograniczeniem (przy zakrytym prędkościomierzu). W następnym zadaniu liczyła się precyzja w zatrzymywaniu wagonów na przystanku. Aby zdobyć najwięcej punktów trzeba było tak ustawić tramwaj, aby drugie drzwi (przeznaczone przede wszystkim dla osób starszych) znalazły się dokładnie na wysokości słupka przystankowego. Ostatnim zadaniem było zatrzymanie wagonu 10 m przed przeszkodą.

W konkursie, który od 11 lat organizuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, rywalizują nie tylko motorniczowie, ale także kierowcy autobusów, mechanicy, elektromechanicy i inspektorzy nadzoru ruchu.

Równocześnie z motorniczymi o miano najlepszego walczyli elektromechanicy. Tu najlepszy okazał się **Robert Wicherek** ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze. Najszybciej potrafił wymienić kasetę barwiącą w kasowniku i wycieraczkę oraz usprawnić zepsute drzwi.

Wśród inspektorów z kolei rywalizacja była tak duża, że trzeba było zorganizować dogrywkę. Zwyciężył **Radosław Makówka**.

Dzień po motorniczych, w piątek 17 września do zawodów stanęli kierowcy i mechanicy. Wśród kierowców mimo zwycięstwa pana **Krzysztofa Czopika** (pracownika MPK Serwis), można mówić o dominacji kobiet. To właśnie panie: Urszula Gawor i Ewa Rusin zajęły odpowiednio 2 i 3 miejsce pokonując pozostałych zawodników. Ich bardzo dobre lokaty w konkursie wynikają być może z tego, że w tym roku organizatorzy konkursu postawili nie na szybkość a precyzję w prowadzeniu autobusu po torze przeszkód. A takiej precyzji na pewno wymaga jazda autobusem między słupkami z wiadrem pełnym wody oraz parkowanie przodem i tyłem. Oprócz precyzji kierowcy mieli okazję pokazać czy potrafią szybko otworzyć podest dla osób niepełnosprawnych.



*... i najlepszy kierowca*

W piątek 17 września rywalizowali także mechanicy. Najlepszym z nich (m.in. dlatego, że najszybciej wymienił koło w autobusie) okazał się **Tomasz Mucha**, pracujący w Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce.

Konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” jest doskonałą okazją dla pracowników MPK S.A., aby mogli wymienić się między sobą doświadczeniami oraz podnieść kwalifikacje w wykonywanym przez siebie zawodzie. Daje on również możliwość zdrowej rywalizacji i integracji między pracownikami. Dodatkowo konkurs promuje te zachowania prowadzących, które wpływają na bezpieczną i komfortową jazdę pasażerów.

**Marek Gancarczyk**



# PORADNIK DLA STUDENTÓW I ROKU – JAK KORZYSTAĆ Z KKM?

Studenci krakowskich uczelni, którzy posiadają elektroniczną legitymację studencką mogą jej używać także jako biletu okresowego. Aby było to możliwe konieczne jest jednak odpowiednie sformatowanie legitymacji. W Krakowie odbywa się to na dwa sposoby. Część uczelni wyższych, do których należą: Akademia Górniczo Hutnicza, Uniwersytet Jagielloński, Akademia Krakowska im. Frycza Modrzewskiego, Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości, Uniwersytet Pedagogiczny, Wyższa Szkoła Europejska oraz Wyższa Szkoła Handlowa zadbała o to, aby zebrać dane studentów i przekazać je Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu S.A. w Krakowie. Dzięki temu studenci tych uczelni od razu mogą samodzielnie doładować swoje ELS w jednym z 63 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej.

Studenci pierwszego roku pozostałych uczelni zanim skorzystają z automatów KKM będą musieli przynieść swoje Elektroniczne Legitymacje Studenckie do Punktu Sprzedaży Biletów Okresowych przy ul. Podwale 3/5. Aby mogły im one służyć także jako bilet okresowy zostaną tam wpisane dane studenta a legitymacja zostanie sformatowana dla potrzeb systemu Krakowskiej Karty Miejskiej.

Na każdym z siedmiu stanowisk w punkcie przy ul. Podwale są zamontowane specjalne urządzenia, dzięki którym spisywanie danych i formatowanie ELS będzie się odbywało automatycznie. **Punkt jest czynny od poniedziałku do piątku w godzinach 7.00 - 19.00.**

Automaty KKM są ustawione w wielu punktach miasta, nie tylko w centrum, ale również na dużych krakowskich osiedlach, w Kurdwanowie czy Prokocimiu. Automaty stoją także w Nowej Hucie. Dzięki nim bilet okresowy można kupić o każdej porze dnia i nocy, na dowolną linię, dowolną liczbę miesięcy, od dowolnego dnia miesiąca.

**W razie jakichkolwiek problemów z zakupem biletu w automacie zawsze można zadzwonić pod czynny całą dobę numer telefonu: 192 85**

Oprac.  
Marek Gancarczyk

Elektroniczne Legitymacje Studenckie mogą w automacie doładować studenci 13 krakowskich uczelni wyższych, które mają podpisaną umowę z MPK S.A. Są to: Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości, Akademia Górniczo-Hutnicza, Uniwersytet Jagielloński, Akademia Krakowska im. Frycza Modrzewskiego, Politechnika Krakowska, Uniwersytet Ekonomiczny, Uniwersytet Rolniczy, Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna, Akademia Muzyczna, Wyższa Szkoła Europejska, Wyższa Szkoła Filozoficzno-Pedagogiczna „Ignatianum”, Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie oraz Wyższa Szkoła Handlowa w Krakowie.

Warto podkreślić, że datę ważności biletu na ELS studenci mogą sprawdzić na kilka sposobów:

1. W automatach Krakowskiej Karty Miejskiej
2. W automatach mobilnych zamontowanych w tramwajach i autobusach
3. W kasownikach
4. W Punktach Sprzedaży Biletów Okresowych
5. W internecie na stronie: [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl)
6. Na wydruku potwierdzającym doładowanie KKM

W 23 automatach KKM za doładowanie ELS można zapłacić każdym rodzajem karty płatniczej. Lokalizacja wszystkich automatów, także tych wyposażonych w czytniki kart płatniczych jest dostępna na stronie [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl)

System Krakowskiej Karty Miejskiej składa się z 63 automatów, 300 tys. kart oraz 80 urządzeń do ich kontroli. Zostały one zakupione przez krakowskie MPK S.A. w ramach unijnego projektu. Dzięki temu 75 proc. kosztów wszystkich urządzeń pokryła Unia Europejska. Pozostałą część środków pokryło MPK S.A. Cały system kosztował 7,5 mln zł netto.

Fot. T. Bielecki







# RONDO MOGILSKIE

## Lokalizacja przystanków

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

<http://www.mpk.krakow.pl>

Infolinia - ☎ 19 150



Stan na 28.08.2010



Automat biletowy Krakowskiej Karty Miejskiej

Numer kolejny peronu przystankowego



- 4** Bronowice Małe ↔ Wzg. Krzesławickie
- 5** Krowodrza Górka ↔ Wzgórza Krzesławickie
- 9** Bieżanów Nowy ↔ Mistrzejowice
- 10 / 40** Os. Piastów ↔ Łagiewniki / Borek Fałęcki
- 11** Cmentarz Rakowicki ↔ Łagiewniki
- 14** Bronowice ↔ Mistrzejowice
- 15** Cichy Kącik ↔ Pleszów
- 20** Bronowice ↔ Szklarska
- 50** Krowodrza Górka ↔ Kurdwanów
- 51** Bieżanów Nowy ↔ Dworzec Towarowy



- 115 / 287** Krakowska Akademia ↔ Witkowice / Marszowiec
- 124 / 424** Ruczaj ↔ Wieczysta / Ugorek
- 125 / 425** Szpital Rydygiera ↔ Złocień / Biskupińska
- 128** Mistrzejowice ↔ Ruczaj
- 152** Aleja Przyjaźni ↔ Olszanica
- 182** Dworzec Gł. Wschód ↔ Os. Na Stoku
- 185** Dworzec Gł. Wschód ↔ Biskupińska
- 501** Kombinat ↔ Mydlniki
- 502** Cracovia ↔ Plac Centralny
- 522** Bieżanów Nowy ↔ Plac Centralny

## Ulica Długa po przebudowie



Nieważne, czy jedziesz tramwajem, spacerujesz chodnikiem czy poruszasz się na wózku inwalidzkim, na pewno zauważysz nowe udogodnienia na przebudowanej ulicy Długiej: szersze chodniki, nowe torowisko, nowe perony, nowe wiaty, nowa sygnalizacja dźwiękowa, nowe zieleńce i oświetlenie... Dzięki temu wszystkiemu jedna z najstarszych ulic w Krakowie zyskała nowe oblicze.

**Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.**



**INFRASTRUKTURA  
I ŚRODOWISKO**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI

