

# PRZEWOŹNIK BRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (38) 2010  
październik - grudzień

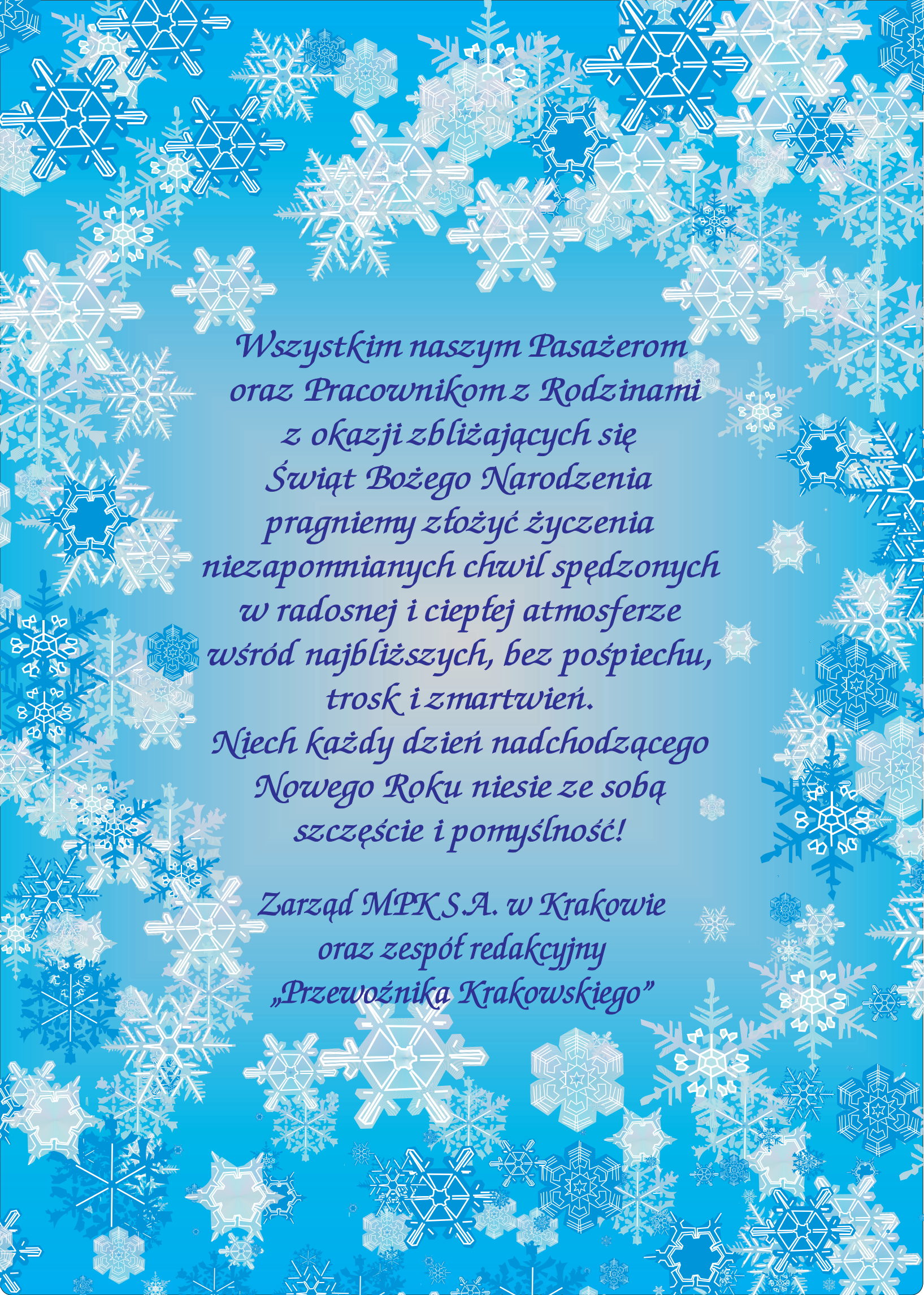


**Gorący temat**  
Nowa linia tramwajowa już uruchomiona

**Tabor tramwajowy**  
Kraków i Utrecht modernizują wiedeńskie wagony

**W środku ekstra dodatek –  
nowe mapy  
komunikacji tramwajowej**





*Wszystkim naszym Pasażerom  
oraz Pracownikom z Rodzinami  
z okazji zbliżających się  
Świąt Bożego Narodzenia  
pragniemy złożyć życzenia  
niezapomnianych chwil spędzonych  
w radosnej i ciepłej atmosferze  
wśród najbliższych, bez pośpiechu,  
trosk i zmartwień.  
Niech każdy dzień nadchodzącego  
Nowego Roku niesie ze sobą  
szczęście i pomyślność!*

*Zarząd MPK S.A. w Krakowie  
oraz zespół redakcyjny  
„Przewoźnika Krakowskiego”*

## W numerze:

<b>Ulica Długa „bez barier”</b> – Marek Gancarczyk .....	5	<b>Od 20 lat MPK Spółką Prawa Handlowego</b> – Anna Robak .....	28
<b>Na spotkanie z mikołajem autobusem MPK</b> – Marek Gancarczyk .....	6	<b>65 lat Koła PCK w MPK SA w Krakowie</b> – Tadeusz Walczak, Władysław Michalski .....	29
<b>Ponad 4 km nowych torów w Krakowie</b> – Marek Gancarczyk .....	7	<b>Nowe torowisko w ulicy Dominikańskiej i Franciszkańskiej</b> – Jarosław Prasol .....	30
<b>Nowa linia tramwajowa do Małego Płaszowa</b> – Adrian Obuchowicz .....	8	<b>Dokładny czas na przystankach wokół Plant</b> – Grzegorz Dyrkacz .....	31
<b>Gdzie dojedziemy tramwajem?</b> – Jacek Kołodziej .....	10	<b>Krakowskie przystanki – wzorem dla innych polskich miast</b> – Grzegorz Dyrkacz .....	32
<b>Mądry transport – lepsze życie</b> – Katarzyna Sadowska .....	13	<b>Dworzec w Czyżynach wraca do MPK SA</b> – Anna Robak .....	34
<b>EU8N promowało zrównoważony transport</b> – Anna Górecka .....	13	<b>MPK Serwis na lotnisku</b> – Marek Gancarczyk .....	35
<b>Bitwa o wiedeńskie wagony</b> – Marcin Gałań .....	14	<b>MPK jedzie do Niepołomic</b> – Natalia Klimontowska .....	35
<b>UITP ma już 125 lat</b> – Marek Gancarczyk ..	17	<b>Nowe ulgi biletowe</b> – Maria Naprawska .....	36
<b>Innowacje w elektronicznej informacji pasażerskiej</b> – Piotr Podsadecki .....	18	<b>Ogrzewanie w tramwajach i autobusach</b> – Ewelina Wojsa .....	37
<b>Polsko-francuskie spotkanie w siedzibie krakowskiego przewoźnika</b> – Edyta Kłobus .....	19	<b>Komunikacja przyszłości</b> – Marek Gancarczyk .....	38
<b>Słabo strzela z pistoletu, nie zajmuje się polityką, ale za to potrafi prowadzić tramwaj</b> – Marek Gancarczyk .....	20	<b>VIII Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego Transexpo 2010</b> – Ryszard Wróbel .....	40
<b>Nie sądziłem, że mogę wygrać – ale stanąłem do walki...</b> – Jan Adamski .....	22	<b>W krzywym zwierciadle</b> – Hubert Waguła ..	41
<b>Największym bogactwem organizacji jest jego personel</b> – Krzysztof Gądek .....	23	<b>Kalendarium</b> – Michał Wojtowicz, Hubert Waguła .....	41
<b>„Mała czarna” w tramwajowym klimacie</b> – Jan Adamski .....	24	<b>Rozmaitości</b> – Tomasz Bielecki, Marek Gancarczyk, Władysław Żmuda, Hubert Waguła .....	42
<b>Komunikacja w socjalistycznym państwie – piszemy o kolejnym rozdziale historii krakowskiego MPK</b> – Jacek Kołodziej .....	25	<b>Zajeżdźnie kuszą amatorów niecodziennych zdjęć</b> – Marek Gancarczyk .....	43



# „KATASTROFA KOMUNIKACYJNA” W PŁASZOWIE

Już wiem jak można skutecznie unieszczęśliwić ludzi na szeroką skalę. Metody są zaskakująco proste, chociaż nie ukrywam, że kosztowne. Dla bogatych podaję dwa najskuteczniejsze przepisy.

## Przepis 1.

Budowa nowej linii tramwajowej.

Na początek wybieramy jakąś najgorzej skomunikowaną część miasta. Taką, z której dojazd do centrum zajmuje przynajmniej godzinę, a najlepiej dwie. Ważne, aby wcześniejsze obserwacje potwierdzały, że w wielogodzinnych korkach stoją zarówno samochody osobowe jak i autobusy komunikacji miejskiej. Gdy już znajdziemy taką dzielnicę miasta możemy zaczynać budowę nowej linii tramwajowej. Efektu unieszczęśliwienia mieszkańców nie osiągniemy jednak tylko i wyłącznie budując nową linię. Tuż przed jej oddaniem konieczne będzie jeszcze zorganizowanie spotkania z mieszkańcami. Trzeba na nim obiecać, że uruchomienie nowej linii tramwajowej w żaden sposób nie wpłynie na likwidację połączeń autobusowych. Innymi słowy, jasno i wyraźnie trzeba kilka razy powtórzyć, że autobusy będą kursować bez zmian a dodatkowo zaczną kursować kilka linii tramwajowych. Zapewniam Państwa, z całą pewnością pogrąży to mieszkańców w skrajnej rozpacz.

## Przepis 2.

Budowa nowej dwupasmowej drogi.

Ta metoda sprawdza się najlepiej w podobnych warunkach jak budowa nowej linii tramwajowej. Konieczne będą oczywiście wszechobecne korki. W takim miejscu należy zaplanować budowę dwupasmowej jezdni w każdym kierunku o długości jednego kilometra. Byłoby jeszcze lepiej, gdyby jej budowa łączyła się z przebudową i poszerzeniem do trzech pasów innej drogi. Po uruchomieniu takiego przejazdu można być pewnym, że mieszkańcy będą nieszczęśliwi. Zdesperowani zaczną nawet wysyłać maile do gazet, w których budowę nowych dróg określą jako katastrofę komunikacyjną.

Pewnie większość osób, która zapoznała się z tymi metodami pomyśli, że podane przeze mnie metody unieszczęśliwiania ludzi są kompletnym absurdem i nigdy się nie sprawdzą. Dla wątpiących mam dowody. Proszę prześledzić w krakowskiej prasie opinie mieszkańców Płaszowa z okresu budowy nowej linii tramwajowej z ronda Grzegórzeckiego w rejon ul. Golikówki. Służę także mailami, które sam otrzymałem. Można w nich znaleźć mnóstwo dowodów na to, że mam rację.

To przecież właśnie mieszkańcy Płaszowa byli zrozpaczeni, bo okazało się, że na spotkaniu, na które przyszli usłyszeli, że komunikacja autobusowa w rejonie Płaszowa się nie zmieni a dodatkowo otrzymają dwie linie tramwajowe nr 11 i 20. To również mieszkaniec Płaszowa wysłał do jednej z krakowskich gazet maila, w którym wybudowanie nowej ulicy Kuklińskiego nazwał bublelem i katastrofą komunikacyjną dla tej części miasta.

Zastanawia mnie tylko czy to ci sami ludzie, którzy byli tak bardzo nieszczęśliwi z powodu budowy nowej linii tramwajowej, jeżdżą teraz do centrum tramwajem w niecałe 15 minut i czy to tych samych mieszkańców Płaszowa narzekających na budowę nowej ulicy widzę jak bez korków pędzą w stronę ronda Grzegórzeckiego.

**Marek Gancarczyk**

## PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa  
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

**Fot. na okładce:** Tomasz Bielecki – Linia nr 20 jadąca po  
nowym torowisku z Małego Płaszowa

## 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.

## ULICA DŁUGA „BEZ BARIER”

*W czwartej edycji konkursu „Kraków bez barier” w kategorii przestrzeń publiczna nagrodę zdobyła przebudowana ul. Długa.*



Fot. T. Bielecki

*Zbigniew Palenica wiceprezes MPK SA w Krakowie odbiera nagrodę za przebudowaną ulicę Długą*

Jury konkursu doceniło kompleksowość zastosowanych rozwiązań na tej ulicy, które uwzględniają potrzeby wszystkich użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych, a w szczególności osób niewidomych i słabowidzących.

Warto przypomnieć, że prowadzona w tym roku przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przebudowa ul. Długiej sprawiła, że ta jedna z najstarszych ulic Krakowa nie tylko zmieniła wygląd, ale stała się przyjazną dla mieszkańców przestrzenią.

Modernizując ul. Długą nie zapomniano o potrzebach osób niepełnosprawnych. To dla niewidomych i słabowidzących przy każdym zejściu z chodników na jednię ułożona została kolorowa kostka ze specjalnymi wypustkami. Umożliwia ona osobom z dysfunkcją wzroku orientację i informuje, gdzie kończy się chodnik a zaczyna jezdnia, po której jeżdżą samochody. Do minimum zostały także obniżone krawężniki przy przejściach dla pieszych. Wszystko po to, by osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich mogły bez przeszkód poruszać się po tej ulicy. Ponadto na każdym skrzyżowaniu przy ul. Długiej, gdzie funkcjonuje sygnalizacja

światlna zostały także zamontowane urządzenia dźwiękowe informujące o zielonym i czerwonym świetle.

Po przebudowie zdecydowanie łatwiej spaceruje się po ul. Długiej także rodzicom z wózkami. Piesi mają bowiem do dyspozycji szerokie chodniki, których nie blokują już parkujące samochody. Dla kierowców zostały bowiem wybudowane specjalne zatoki parkingowe wzdłuż całej ulicy.

Rozwiązania zastosowane przy przebudowie ul. Długiej ułatwiają także korzystanie

z komunikacji miejskiej. Pasażerom łatwiej jest wsiadać i wysiadać z tramwajów.

Ul. Długą po przebudowie do konkursu zgłosił Polski Związek Niewidomych Okręg Małopolski.

Przebudowa ul. Długiej jest jednym z trzech elementów unijnego projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”. Beneficjentem projektu jest MPK S.A. w Krakowie.

**Marek Gancarczyk**

„Kraków bez barier”

Konkurs „Kraków bez barier” jest organizowany przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji oraz Urząd Miasta Krakowa. Celem konkursu jest promowanie budownictwa dostępnego dla wszystkich, w tym w szczególności z uwzględnieniem potrzeb osób mających problemy z poruszaniem się, niepełnosprawnych, starszych, rodziców z wózkami.

Na tegoroczny konkurs napłynęły łącznie 32 zgłoszenia dotyczące 29 obiektów, w tym dwa dotyczące przestrzeni publicznej.





Fot. T. Bielecki

## NA SPOTKANIE Z MIKOŁAJEM AUTOBUSEM MPK

To była wielka atrakcja dla dzieci z Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących z ul. Tynieckiej. W mroźną niedzielę, na spotkanie ze św. Mikołajem w CH Bonarka i na Rynku Głównym, zawiózł ich autobus Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A w Krakowie. Po przyjeździe do Bonarki na dzieci czekało mnóstwo atrakcji. Największą z nich była na pewno możliwość przejażdżki prawdziwym motocyklem. Każde dziecko dostało także paczkę pełną słodkich niespodzianek. Motocyklowe atrakcje zapewniło dzieciom z ośrodka przy ul. Tynieckiej Stowarzyszenie MotoAutostrada oraz Galicyjskie Stowarzyszenie Motocyklowe.

To nie pierwszy już raz, kiedy MPK S.A. bierze udział w akcji mikołajkowej. W ubiegłym roku św.

Mikołaj w imieniu krakowskiego przewoźnika rozdawał prezenty wszystkim dzieciom podróżującym linią nr 50.

**Marek Gancarczyk**





# PONAD 4 KM NOWYCH TORÓW W KRAKOWIE

Pierwszy oficjalny przejazd po nowym torowisku odbył się 18 listopada. Wzięli w nim udział przedstawiciele władz miasta, z Jackiem Majchrowskim, prezydentem Krakowa na czele. Punktualnie o 11.00 tramwaj Bombardiera wyruszył z przystanku Klimeckiego do Płaszowa. Zaproszeni goście z okien wagonu mogli obserwować jak radykalnie zmienił się krajobraz wokół wybudowanego torowiska i nowej ul. Kuklińskiego.

Tuż po ruszeniu z przystanku Klimeckiego można było oglądać zaawansowany stan prac przy budowie estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich. Po przejeździe pod budowaną estakadą każdy mógł zobaczyć w całej okazałości nową ul. Kuklińskiego i przebudowaną ul. Lipską.

Oficjalny przejazd zakończył

się na pętli tramwajowo-autobusowej w Małym Płaszowie, na której pasażerowie szybko i łatwo mogą się przesiadać z tramwaju do autobusów.

Tuż po pierwszym oficjalnym przejeździe regularne kursy do nowej pętli rozpoczęła linia nr 20. Już pierwszego dnia cieszyła się ona olbrzymim zainteresowaniem mieszkańców Płaszowa. Tramwaje jeździły wypełnione prawie w 100 procentach. Pasażerowie od razu docenili możliwość dojazdu do centrum miasta właśnie tramwajem, który jadąc wydzielonym torowiskiem do centrum miasta dowoził ich w niecałe 15 minut.

Przypomnijmy, że budowa nowej linii tramwajowej jest częścią unijnego projektu: „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”.



Fot. T. Bielecki

*Nową linię tramwajową otworzył Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa*

Połowa środków potrzebnych na jej realizację pochodzi z unijnych funduszy.

**Marek Gancarczyk**



*Pierwszy oficjalny przejazd po pętli w Małym Płaszowie wzbudził dużą ciekawość mieszkańców*

# NOWA LINIA TRAMWAJOWA DO MAŁEGO PŁASZOWA

*Po ok. 10 miesiącach budowy w dniu 18 listopada 2010 roku został uroczystie uruchomiony nowy ciąg tramwajowy od ronda Grzegórzeckiego do Małego Płaszowa.*

Nowy odcinek torowiska w sposób zasadniczy zmienia atrakcyjność tego obszaru miasta skąd wydostanie się niejednokrotnie było zadaniem na kilkadziesiąt minut. Teraz dzięki nowej linii tramwajowej przejazd do Dworca Głównego zajmuje

wajowe: 20 i 11. Ta pierwsza kursuje z częstotliwością 10 minut zapewniając szybkie połączenie z ścisłym centrum Krakowa, natomiast druga linia nr 11 kursuje z częstotliwością 20 minut, łącząc bezpośrednio Płaszów z centrum Podgórza.

Warto zaznaczyć, że do obsługi tych linii kierowany jest przede wszystkim nowoczesny tabor niskopodłogowy, a dodatkowo część składów jest klimatyzowana co z oczywistych względów będzie można odczuć dopiero w miesiącach letnich.



Fot. T. Bielecki

*Pasażerowie czekają na tramwaj na pętli Mały Płaszów...*

17 minut, a do ronda Grzegórzeckiego zaledwie 9 minut. Jak ogromna jest ta różnica w stosunku do przejazdu autobusem niech świadczy fakt, że opóźnienia autobusów na odcinku od ul. Lipskiej do Nowohuckiej wielokrotnie przekraczały 30 minut, a czas dojazdu do centrum oscylował wokół godziny. Czasami nawet przejście piechotą było szybsze niż stanie w korkach. Niestety nie wszyscy mogą lub mają ochotę na „spacery” wzdłuż zakorkowanych ulic, co z pewnością do przyjemności nie należy.

Ale w końcu jest tramwaj.

Do obsługi nowego odcinka zostały skierowane dwie linie tram-

## Trasa linii nr 20

MAŁY PŁASZÓW – Lipska – Kuklińskiego – Klimeckiego – Kotlarska – Rondo Grzegórzeckie – Rondo Mogiłskie – Lubicz – Dworzec Główny – Basztowa – Teatr Bagatela – Karmelicka – BRONOWICE

Teraz dwa słowa o komunikacji autobusowej i głośnych protestach mieszkańców. Jak to zawsze bywa kiedy mają nastąpić zmiany uaktywniają się grupy protestujących. I w tym przypadku nie było inaczej. Mimo, że odbyły się wcześniej spotkania z mieszkańcami i nawet specjal-



*...i na przystanku Zabłocie,*





*a autobusy z Płaszowa jadą puste*

nie temu tematowi zostało poświęcone Forum Mobilności (otwarte dla wszystkich spotkanie mające na celu wymianę zdań i spostrzeżeń) to na sam koniec nie obyło się bez kontrowersji.

#### **Trasa lini nr 11**

MAŁY PŁASZÓW – Lipska – Kuklińskiego – Klimeckiego – Kotlarska – Rondo Grzegórzeckie – Grzegórzecka – Starowiślna – Plac Bohaterów Getta – Limanowskiego – Korona – Kalwaryjska – ŁAGIEWNIKI

Nie jest tajemnicą, że w związku z uruchomieniem linii tramwajowej miało dojść do zmian w trasach linii autobusowych w tym rejonie miasta. Założenie było takie, że w większości linie te staną się liniami dowozowymi do tramwaju, a przesiadka „drzwi w drzwi” na pętli w Małym Płaszowie miała zminimalizować utrudnienia. Dla wszystkich zajmujących się organizacją transportu

było jasne, że pasażer mogąc szybciej i sprawniej mimo przesiadki, dostać się do celu podróży skorzysta na tych zmianach. Jednak jak to bywa są „wiedzący lepiej” i najlepiej jest protestować.

No i protesty odniosły swój skutek – wszystkie linie autobusowe pozostały w niezmienionej formie, a tramwaj jest „dodatkiem” do tego układu.

A teraz rzeczywistość:

Po 3 tygodniach od uruchomienia tramwajów napływały sygnały, że w tramwajach już na samym początku trasy w Małym Płaszowie jest ciasno!!!!

No to przekornie zapytam skąd się wzięli ci ludzie skoro wszyscy tak bardzo chcą jeździć autobusami... Jednocześnie napelnienie autobusów kursujących do placu Bohaterów Getta drastycznie spadło...

Czyżby pasażerowie wybrali tramwaj???

Pozostawiając komunikację autobusową bez zmian przewidywa-

liśmy, że pasażerowie sami zdecydują się na przesiadkę na tramwaj, bo zapewni im szybszy i sprawniejszy dojazd niż autobusy stojące w korkach. I tak też się stało, a co ważne, stało się tak nie w wyniku decyzji osób organizujących transport zbiorowy, ale dlatego, że sami pasażerowie tak wybrali.

Teraz wypada zapytać czym podróżuje dwa i pół tysiąca osób, które podpisały się pod protestem...

**Adrian Obuchowicz**

Nasz komentarz

Osobiście jestem zwolennikiem wprowadzenia zaplanowanych wcześniej zmian tras autobusowych i mam nadzieję, że wcześniej czy później do nich dojdzie, a nastąpi to w wyniku decyzji samych mieszkańców, bo wybierając komunikację tramwajową sami wskażą czym chcą podróżować i co jest dla nich lepsze.

**Adrian Obuchowicz**

# GDZIE DOJEDZIEMY TRAMWAJEM?

Od początku funkcjonowania tramwajów w Krakowie tworzono rozmaite plany określające postulowane kierunki rozwoju linii i sieci tramwajowej. W zależności od sytuacji gospodarczej i politycznej część z tych planów mogła być zrealizowana, a część funkcjonowała jedynie w sferze życzeń.

Spoglądając wstecz ponad 135-letniej historii komunikacji możemy z satysfakcją stwierdzić, że mimo różnych zawirowań, zmian koncepcji, a przede wszystkim zmian politycznych konsekwentnie przyjęte założenia są realizowane. Mankamentem może być i jest termin realizacji przyjmowanych kierunków rozwoju.

Tramwaj w Krakowie stanowił i czyni to do dziś element rozwoju gospodarczego. Dostrzegli to już nasi ojcowie na początku XX wieku. W pierwszych latach istnienia pojazdów szynowych w Krakowie ważne było ich poprowadzenie wybranymi ulicami, bowiem kamienice i mieszkania położone przy torach tramwajowych miały większe wzięcie a co za tym idzie większą wartość. W czasie rozwoju terytorialnego miasta tramwaj stał się głównym elementem pozwalającym na łatwe przyłączenie nowych terenów do Krakowa a w przypadku Podgórze był jednym z warunków połączenia obu miast.

Nie można się zatem dziwić, że co rusz powstawały nowe plany uwzględniające zamiary poprowadzenia nowych przebiegów linii tramwajowych.

Pierwsze konkretne założenia sieci tramwajowej zostały opracowane przy tworzeniu około 1910 roku Planów Wielkiego Krakowa. Po raz pierwszy wszystkie linie tramwajowe potraktowano, nie jako odrębne linie ale jako całość. Nie precyzowano warunków technicznych ani opłacalności takiego roz-

wiązania bowiem tramwajowi nadano rolę głównego środka komunikacyjnego miasta. Przy takim założeniu tramwaj należało rozpatrywać jako całość a nie zbiór poszczególnych linii czy firm. W konsekwencji doprowadzono do komunalizacji dotychczasowej prywatnej firmy tramwajowej, bo tylko trzymając ją w swych rękach gmina mogła prawidłowo zarządzać transportem. Z powstałych planów wiele założeń zostało zrealizowanych, ale nie wszystkie. Głównym powodem był wybuch wojny w 1914 roku. Dopiero w latach trzydziestych, po ustabilizowaniu się sytuacji państwa przystąpiono do urzeczywistniania dawnych planów. Oczywiście wprowadzono liczne korekty wynikające ze zmian jakie zaszły w ciągu ponad dwudziestu lat, ale podstawowe założenia zostały utrzymane. Powstały w 1936 roku plan zakładał budowę blisko 24 kilometrów nowych tras oraz powstanie nowoczesnej zajezdni. Prace, które nabrały dużego tempa zostały przerwane w ostatnim dniu sierpnia 1939 roku. Zakończenie działań wojennych i powolna odbudowa sieci tramwajowej nieprzerwanie opierała się na planach z początku wieku. Po przywróceniu w 1948 roku przedwojennej sieci przystąpiono do realizacji wytyczonych ciągów komunikacyjnych. Nawet budowa Nowej Huty i doprowadzenie do niej linii tramwajowej nie miało wpływu na sieć tramwajową dawnego Krakowa.

Do dziś nie zrealizowano:

- połączenia ul. Wadowickiej ze stacją w Bonarce
- połączenia ul. Wielickiej ze stacją w Płaszowie
- połączenia ul. Kościuszki do ul. Wioślarskiej
- połączenia ul. Mogliskiej przez Kielecką do Grochowskiej
- połączenia placu Matejki przez ul. Warszawską i 29 listopada do Dobrego Pasterza

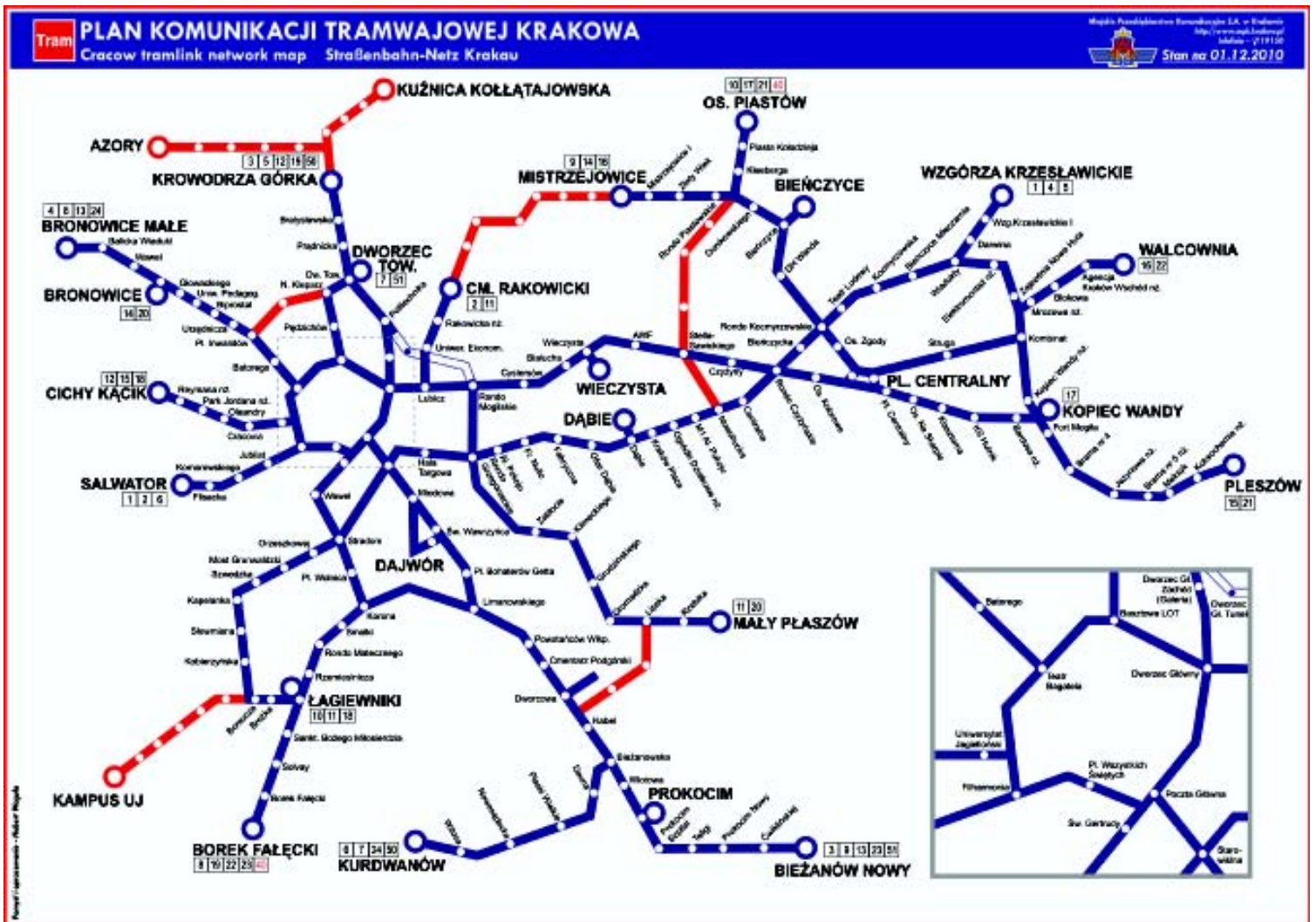
- połączenia Kleparza z ul. Prądnicką
- linii tramwajowej od obecnego Mostu Grunwaldzkiego Alejami do Kleparza

O ile trasa do Bonarki straciła znaczenie z uwagi na lepsze połączenia kolei w innych miejscach z tramwajem a trasa od Kleparza do Prądnickiej zastąpiła dużo lepsza linia do Krowodrzy Górki, o tyle inne linie miałyby duże, o ile nie ogromne znaczenie dla poprawy komunikacji w mieście. Co prawda dziś trudno byłoby sobie nam wyobrazić poprowadzenie tramwaju ul. Kielecką ale jej powstanie odciążałoby znacznie linie autobusowe a równocześnie stworzyłoby powstanie pętli, podobnie jak połączenie do dworca w Płaszowie, ułatwiającej ruch tramwajów w przypadku zakłóceń komunikacyjnych, konserwacji czy remontów. Pozostałe trzy linie warte są nieco szerszego opisu, zwłaszcza, że w ostatnim okresie wyborów samorządowych po raz kolejny zapowiedziano ich realizację.

## LINIA RAKOWICE – MISTRZEJOWICE

Najdłużej obiecywana linia tramwajowa. Właśnie obchodzimy setną rocznicę powstania projektu budowy połączenia centrum miasta z Prądnikiem Czerwonym. Pierwotnie połączenie tego niegdyś wypoczynkowego terenu Krakowa z centrum miało być realizowane wraz z budową linii tramwajowej biegnącej Alejami, lecz w następnym okresie zmieniono jej przebieg. W 1936 roku połączenie miało dwa warianty. Pierwszy z początkiem nowej linii na placu Matejki, przez ul. Warszawską, estakadą nad torami kolejowymi i 29-go listopada (wówczas Warszawską). Drugi miał początek przy pętli w Rakowicach skąd nowa linia bieg miała ul. Prandoty do 29-go listopa-





Na czerwono zaznaczono planowane trasy nowych połączeń tramwajowych

da. Stąd w obu wariantach linia bieg miała do ul. Dobrego Pasterza.

Do idei budowy tej linii powrócono na początku lat 70-tych ubiegłego wieku. Punktem wyjścia dla nowych projektów było rozpoczęcie budowy dużego nowoczesnego osiedla w rejonie ul. Lublańskiej i Dobrego Pasterza a także rozpoczęcie budowy komunalnego cmentarza w Batowicach. Stąd już niedaleko do pętli w Mistrzejowicach, które pozwoliłyby na powstanie drugiego połączenia z Nową Hutą. Dla całej linii zarezerwowano w miejskich planach stosowny pas, który po dziś dzień jest wolny od zabudowy. W niektórych miejscach już na początku lat osiemdziesiątych powstały budowle inżynieryjne mające służyć w przyszłości tramwajowi. Nie udało się tych pla-

nów zrealizować pod koniec lat osiemdziesiątych a następne dziesięciolecie przemian gospodarczych nie sprzyjało takim miejskim inwestycjom. Dziś, po wielu latach, wracamy do pomysłu sprzed stulecia. Nie ma tu już pustych miejsc dla wypoczynku. Teraz trasa ta na całej swej długości prowadzi przez gęsto zabudowane osiedla wielopiętrowych bloków. Trasa ma wręcz idealne warunki dla jej etapowania (i to zarówno z jednej jak i z drugiej strony), co pozwala uniknąć konieczności jednorazowo wielkiego wydatku na jej zbudowanie w całości. Uruchomienie tramwajów na tej trasie pozwoliłoby wyeliminować z ruchu kilkadziesiąt autobusów, jednocześnie skracając czas dojazdu tramwajem ze śródmieścia do północnych osiedli Nowej Huty.

#### LINIA SASKA – WIELICKA

Oddanie w listopadzie 2010 roku do użytku linii do Małego Płaszowa pozwoliło wielu osobom przypomnieć o planach budowy odcinka pomiędzy ulicami Saską a Wielicką. Warto przypomnieć, że ten fragment Krakowskiego Szybkiego Tramwaju miał powstać już w 2000 roku wraz z oddaniem do ruchu tramwaju do Kurdwanowa. Niestety próba minimalizowania kosztów budowy pierwszego po wielu latach przerwy torowiska spowodowała odstąpienie od budowy. W perspektywie przewidziane jest wybudowanie odgańlenia od ul. Lipskiej w kierunku stacji kolejowej Kraków Płaszów, które po przejściu estakadą ponad torami kolejowymi zapewni połączenie z istniejącym torowiskiem w ul. Wielickiej. Dzięki temu po-

wstałoby zupełnie nowe połączenie o parametrach tramwaju szybkiego, pozwalające ominąć w drodze do śródmieścia większość „wąskich gardeł” na aktualnie istniejącej trasie tramwajowej z osiedli zlokalizowanych w południowo-wschodniej części miasta.

### **LINIA KROWDRZA GÓRKA – OS. GÓRKA NARODOWA**

Kolejną z planowanych od wielu lat inwestycji jest przedłużenie trasy tramwajowej kończącej się obecnie pętlą Krowdrza Górka. Od samego początku pętla Krowdrza Górka była planowana jako tymczasowa, ewentualnie do pozostawienia na stałe jako pętla pośrednia po przedłużeniu trasy. Jednak w latach 80. przewidywano, że przedłużenie będzie realizowane w kierunku osiedla Azory i ul. Łokietka, gdzie przewidywano (a nawet rozpoczęto) budowę nowej zajezdni tramwajowej. Budowę tę jednak wkrótce przerwano, a analizy ruchowe i ekonomiczne przeprowadzone w latach 90. nie potwierdziły sensu takiego przedłużenia. Za to te same analizy wskazały zasadność przedłużenia tej trasy w kierunku północnym i północno-wschodnim przez osiedla Prądnik Biały, Górka Narodowa, a po przejściu przez tory kolejowe do osiedli o roboczej nazwie „Górka Narodowa Wschód”. Mimo iż po roku 2000 został zabudowany teren planowany do wykorzystania przez przyszłą linię tramwajową w rejonie osiedla Górka Narodowa, wyznaczono nowy korytarz dla tej trasy i nadal istnieje duże prawdopodobieństwo jej realizacji tym bardziej, że bardzo ubogi układ dróg w tym rejonie nie pozwala na skuteczne zaspokojenie potrzeb transportu zbiorowego przez autobusy.

### **LINIA SALWATOR – WIOŚLARSKA**

Od uruchomienia pierwszej w Krakowie linii tramwaju o normalnym rozstawie szyn istniała

końcówka tej trasy na Salwatorze. Z biegiem lat zmieniał się oczywiście układ torowy i szczegółowa lokalizacja końcówki, jednak od prawie 100 lat tramwaje kończą swoje kursy w tym samym rejonie. Dzisiaj dla większości pasażerów Salwator nie jest punktem docelowym ale jedynie punktem przesiadkowym w podróży, stąd do tej pętli z różnych stron miasta i aglomeracji docierają liczne linie autobusowe. Zabytkowa zabudowa wokół pętli wyklucza praktycznie możliwość jej jakiegokolwiek rozbudowy w obecnej lokalizacji. I właśnie problem z pomieszczeniem tak dużej liczby autobusów był głównym powodem zaplanowania przedłużenia trasy tramwajowej w kierunku ul. Księcia Józefa i wybudowania nowej pętli wraz z dużym terminalem autobusowym oraz parkingiem w rejonie ul. Wioślarskiej. Z punktu widzenia systemu transportu będzie to tylko odsunięcie o około kilometr miejsca przesiadki. Ale uwolnienie rejonu Salwatora od nadmiaru autobusów pozwoli na uspokojenie ruchu i właściwe wyeksponowanie tego obszaru dla celów turystycznych.

Warto przy okazji przypomnieć, że w latach dwudziestych z inicjatywy mieszkańców Woli Justowskiej powstał plan budowy torów tramwajowych w ul. ks. Józefa. Niestety, planów tych nie zrealizowano.

### **LINIA MOST GRUNWALDZKI – ALEJE – KLEPARZ**

Plany budowy linii powstały równocześnie z likwidacją linii kolejowej biegnącej dokładnie w tym samym miejscu. To właśnie z uwagi na plany poprowadzenia nowym traktem tramwajów dzisiaj Aleje mają tak dużą szerokość. Ich środek, aż do lat pięćdziesiątych nie był zadrzewiony bowiem po środku pasa zielni przebiegać miało torowisko. W ciągu wielu lat szerokie Aleje stały się główną arterią komunikacyjną, głównym

szlakiem drogowym. Powstająca z prawdziwego zdarzenia obwodnica miasta pozwala mieć nadzieję, na choćby minimalne zmniejszenie ruchu kołowego.

Aleje są jedną z podstawowych osi komunikacyjnych miasta, którą przemierza się w komunikacji zbiorowej około 50 tysięcy pasażerów (w każdym kierunku) dziennie. Stąd oczywiste są ponowne przymiarki do budowy trasy tramwajowej właśnie w tym miejscu. Nie wdając się w rozważania historyczne, na chwilę obecną planowana jest budowa torów tramwajowych na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów. Trasa ta poza przewidywanym przebiegiem znacznych potoków pasażerskich, będzie miała ogromne znaczenie dla sprawności i niezawodności całej sieci tramwajowej dzięki temu, że pozwoli utworzyć alternatywny ciąg tramwajowy po zachodniej stronie centrum miasta – od Placu Inwalidów przez Nowy Kleparz, do istniejących już tras: Dworzec Towarowy i dalej alternatywnie: tunel pod dworcem do Ronda Mogińskiego lub ul. Pawią w rejon Dworca Głównego i Poczty Główniej. Brak takiego połączenia jest jedną z największych wad obecnego układu tras tramwajowych w śródmieściu. Budowa tego odcinka jest planowana jako jeden z elementów większego zadania: modernizacja węzła Nowy Kleparz. Jednak mimo bardzo pilnej potrzeby realizacji tej inwestycji, z roku na rok jest ona odkładana na późniejszy okres.

Jeszcze niedawno wśród planów funkcjonowały dwie linie tramwajowe: Rondo Grzegórzeckie – Mały Płaszów oraz ul. Brożka – os. Ruczaj. Ta pierwsza została już oddana do użytku a druga jest właśnie realizowana. Należy mieć nadzieje, że złożone publicznie obietnice wyborcze w dużej części zostaną zrealizowane i z powyżej przedstawionej listy za cztery lata będziemy mogli wykreślić większość. Czego sobie i Państwu życzę.

**Jacek Kołodziej**



# MĄDRY TRANSPORT – LEPSZE ŻYCIE

*Już po raz dziewiąty Kraków włączył się czynnie w ogólnoeuropejską akcję Tydzień Zrównoważonego Transportu, promującą w dniach od 16 do 22 września ekologiczne sposoby poruszania się po mieście.*

Natomiast już jedenasty raz obchodziliśmy w naszym mieście Europejski Dzień bez Samochodu. Tegoroczna edycja wraz z odbywającą się jednocześnie kampanią informacyjną przebiegała pod hasłem „Mądry transport – lepsze życie”.

Od pierwszego dnia obchodom Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu towarzyszyła, przygotowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. wystawa zdjęć dotycząca nowej linii tramwajowej do Płaszowa. Na prezentowanych zdjęciach można było oglądać fragmenty torowiska od ronda Grzegorzckiego do ul. Nowohuckiej, po którym od połowy lipca kursuje tramwaj oraz kolejnego odcinka linii tramwajowej, od ulicy Nowohuckiej do ul. Golikówka będącego wówczas w budowie, a który otwarty został w dniu 18 listopada. Krakowianie i turyści na udostępnionej przez cały czas trwania mobilnego tygodnia na Małym Rynku wystawie mogli obejrzeć ciekawe ujęcia, m.in. widok z budowanej estakady nad skrzyżowaniem ul. Nowohuckiej i Klimeckiego na nową ulicę Kuklińskiego oraz widok konstrukcji samej estakady.

Tydzień Zrównoważonego Transportu w Krakowie był nie tylko promocją komunikacji miejskiej, ale miał zachęcić mieszkańców do jazdy rowerem po mieście.

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Krakowie zakończył „Dzień bez samochodu”. Tego dnia każdy, kto zostawił samochód w garażu mógł, na podstawie dowodu rejestracyjnego korzystać z komu-



Fot. T. Bielecki

*Wystawę zdjęć poświęconych inwestycjom MPK S.A. mieszkańcy i turyści mogli oglądać przez tydzień*

nikacji miejskiej za darmo. Przejazd komunikacją miejską za darmo tego dnia przewidziano dla tylu osób, na ile zarejestrowany był samochód. Również tego dnia dla kierowców zamknięta została ulica Szeroka. Od godziny 9.00 do 19.00 obowiązywał tam zakaz wjazdu samochodów.

Bez wątpienia polskie miasta - z uwagi na coraz większe zanieczyszczenie powietrza, hałas i przestrzeń zajmowaną przez samochody bardzo potrzebują takiej promocji zrównoważonego transportu, jaka miała miejsce we wrześniu.

**Katarzyna Sadowska**



*Osoby poruszające się na wózku z łatwością wjeżdżały do przebudowanego wagonu*

## EUSN PROMOWAŁO ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

Prezentacja nowego wagonu EU8N odbyła się 18 września na ul. Wawrzyńca przy bramie Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Zainteresowanie tym tramwajem było bardzo duże. Na pokazie nie zabrakło matek z dziećmi, osób starszych jak i osób niepełnosprawnych, niewidomych i tych poruszających się na wózkach. W środkowym członie wagonu spokojnie zmieściły się wózki inwalidzkie jak i dziecięce. Duże zainteresowanie wśród uczestników, w szczególności w gronie najmłodszych, wzbudziła możliwość zabawy w motorniczego. Wśród zwiedzających nie zabrakło zakochanych, którzy z tyłu wagonu znaleźli dla siebie idealne miejsce.

**Anna Górecka**

## BITWA O WIEDEŃSKIE WAGONY

*Pasażer jadący dziś tramwajem EU8N kursującym między innymi na linii nr 20 nie zdaje sobie sprawy, jak wiele wysiłku kosztowało krakowskiego przewoźnika sprowadzenie tych wagonów z Wiednia.*

### WIEDEŃ

Historia wagonów tramwajowych E6 i C6 rozpoczęła się 29 listopada 1980 roku, gdy władze Wiednia uruchomiły długo budowaną trasę szybkiej kolei G i GD. Wtedy właśnie na ulice miasta wyjechał pierwszy skład, kursujący w etapie początkowym w święta oraz soboty i niedziele.

W 1981 roku miasto przestawiło się na system kolei miejskiej i uruchomiło linię metra „W”. W 1984 roku wiedeński przewoźnik eksploatował 46 wagonów silnikowych E6 i 30 przyczep C6, kursujących początkowo w zestawieniu E6+C6+C6+E6. W 1984 roku podniesiona została prędkość maksymalna kolei miejskiej z 40 km/h do 60 km/h, co było zapowiedzią początku końca dla tych wagonów.

W 1989 roku miasto zdecydowało się, aby trasa włączona została do sieci wiedeńskiego metra, jako linia U6. Dziś jest najdłuższą linią wchodzącą w skład tego systemu. Można by ją uznać w zasadzie za metro lub szybką kolej miejską, gdyby nie fakt, że linię U6 obsługują tramwaje. W związku z tym faktem przedsiębiorstwo wiedeńskie podjęło decyzję w 1990 roku o zakupie ostatnich egzemplarzy wspomnianego typu wagonów, zastępowanych następnie taborem serii T.

23 grudnia 2008 roku, pomimo bardzo dobrego stanu technicznego i młodego wieku jak na tabor szynowy, wagony E6 i C6 zostały ze względu na podwyższenie parametru prędkości na linii metra, wycofane z eksploatacji. Fakt iż średnio po niespełna 20 latach eksploatacji wycofuje się dobry tabor, podczas gdy żywotność wagonu przyjmuje się na 30 lat, a po przeprowadzeniu napraw głównych wagony mogą być eksploatowane znacznie dłużej (co też czyni wiele przedsiębiorstw zagranicznych m.in. w Niemczech i Austrii) wzbudził w Wiedniu wiele kontrowersji. Przykładem są tu chociażby wagony E1 i E2, pochodzące z lat 70, które wiedeński przewoźnik zamierza utrzymywać w regularnym ruchu liniowym przynajmniej do 2020 roku. Pozyskaniem wagonów z Wiednia zainteresowało się od razu kilka przedsiębiorstw komunikacyjnych z Europy m.in. z Holandii, Polski, Węgier. Ostatecznie konkurencyjny bój wygrał BESTUUR REGIO UTRECHT oraz MPK SA w Krakowie.



Wagon E6 na linii metra U6 w Wiedniu

### UTRECHT

Najwcześniej bo w 2007 roku wagonami wiedeńskimi zainteresował się Utrecht, który zakupił pierwszy wagon do celów testowych w kwietniu 2008 roku.

– Z wagonami wiedeńskimi mamy bardzo dobre doświadczenie. W 1979 roku reprezentowałem przedsiębiorstwo RET ROTTERDAM przy zakupie wagonów E oraz E1 do obsługi komunikacji zbiorowej dla Rotterdamu. Wiedeński przewoźnik to bardzo dobra i solidna firma. Wagony z Wiednia zawsze były w bardzo dobrym stanie technicznym, wszystkie naprawy i przeglądy były przeprowadzane skrupulatnie w sposób fachowy i zgodny ze wszystkimi normami i procedurami. Dokumentacja wagonowa była sumiennie prowadzona i przechowywana – twierdzi Frank Hemminga, kierownik projektu BR Utrecht.

Dlaczego zdecydowali się na zakup tego typu wagonów?

Jak tłumaczy Frank Hemminga od 1983 roku istnieje połączenie tramwajowe pomiędzy Utrechtem a sąsiednim miastem Nieuwegein. Linia liczy 20 km i składa się z dwóch odcinków 14 i 6 km. W ciągu ostatnich lat zanotowano znaczny wzrost pasażerów korzystających z przewozów szynowych. Aby zapewnić im komfortowy przejazd trzeba było pozyskać dodatkowe wagony i zwiększyć stan inwenta-





rzowy posiadanych 27 sztuk wagonów kolei miejskiej.

– Na wagony typu E6 i C6 zdecydowaliśmy się z kilku przyczyn. W kręgu naszych zainteresowań znajdowały się wagony z Kassel, Frankfurtu oraz Wiednia. Jak wspominałem to bardzo dobre i stosunkowo młode tramwaje. Są one dwukierunkowe i przystosowane do napięcia w sieci na 750 V co stanowiło warunek niezbędny dla Utrechtu. Ponadto były dostępne na rynku od ręki, sprawdzone pod kątem techniki i znikomej awaryjności przez ich wcześniejszego użytkownika. Niskie były także koszty przystosowania do naszej infrastruktury, nie było żadnych problemów z dopuszczeniem wagonów do ruchu a do tego zagwarantowane mieliśmy od sprzedającego wsparcie w zakresie uruchomienia wagonów oraz przeprowadzenie szeregu szkoleń, niezbędnych przy takich wielkich przedsięwzięciach – tłumaczy Frank Hemminga.

Cały proces uruchamiania wagonów trwał prawie 2 lata, licząc od zakupu pierwszego wagonu testowego. 19 maja 2008 roku BR Utrecht, podjęło ostateczną decyzję o zakupie taboru. 15 października 2008 roku podpisana została umowa na zakup 16 wagonów E6 i 9 wagonów C6. Dopiero 13 grudnia 2009 roku na trasę wypuszczono 4 wagony E6 nazywane Spitstram czyli kursujące w godzinach szczytu, a zatem rano i po południu. Obecnie w regularnym ruchu, są wykorzystywane 4 pociągi w kombinacji E6+C6+E6, o łącznej długości 60 m. Pociągi te kursują przez 7 godzin dziennie.

– W zasadzie w samym taborze nie dokonano większych zmian, a już na pewno nie był to tak wielki zakres modernizacji jak ten, który przeprowadza MPK SA w Krakowie. Wygląd wagonów nie zmienił się w zasadzie w ogóle. Wagony zostały pomalowane i częściowo oklejone specjalną folią przez dwie firmy współpracujące ze sobą, z okolic Utrechtu oraz Amsterdamu. Zamontowano również nowe lusterka, wykonano przeglądy wagonu oraz zmniejszono drzwi i zamontowano kłapy na schodach, ponieważ perony w Utrechcie są na wysokości ok. 58 cm od ziemi. Przystosowano również infrastrukturę torową, która budowana była z myślą o kolei – mówi Frank Hemminga.

Po uruchomieniu wagonów przedstawiciele przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Utrechcie trafili do krakowskiego MPK.

– Dowiedzieliśmy się z Wiednia że MPK Kraków kupiło takie same wagony jak my. Pomyślałem wtedy, że trzeba nawiązać kontakt i podjąć szybką współpracę, bo przecież coś nas łączy. Początkowo obawialiśmy się problemów językowych, ale na szczęście możemy się porozumiewać po niemiecku. Dla nas krakowski przewoźnik jest ważnym partnerem. Obydwa przedsiębiorstwa eksploatują te same wagony a to dobry sygnał. Utrecht planuje utrzymać te



*Frank Hemminga z Utrechtu bardzo chwali sobie wiedeńskie wagony*

pojazdy przez minimum 10 lat a może nawet dłużej, dlatego warto razem działać w zakresie wiedzy, napraw, przeglądów oraz części zapasowych. MPK Kraków w branży transportowej jest znane w Europie, jako duża i dobra firma, z wielkim parkiem pojazdów, dużymi warsztatami i bardzo dobrymi fachowcami. To zaleta i argument za ścisłą współpracą – podkreśla Erik Sprengers, odpowiedzialny za prawidłową eksploatację wagonów z Wiednia.

W podobnym tonie wypowiada się Frank Hemminga.

– Chciałbym zaznaczyć, że bardzo nam zależy na podtrzymaniu obustronnych kontaktów. W Utrechcie nasze wspólne wagony jeżdżą praktycznie bezawaryjnie od roku, a to byłoby bez wsparcia Wiednia i Krakowa niemożliwe. Jesteśmy bardzo wdzięczni MPK Kraków za przybycie 19 marca 2010 roku do Utrechtu na uroczystości zakończenia realizacji projektu E6/C6, ponieważ wzmocniło to znacznie w oczach innych przedsiębiorstw naszą pozycję. Wiedeń-Utrecht-Kraków, trzy kraje, trzech partnerów, jedna Europa. Tak powinno się współpracować – mówi Frank Hemminga.

## KRAKÓW

W czerwcu 2008 roku w naszym mieście pojawił się pierwszy wagon E6, eksploatowany dotychczas na linii wiedeńskiego metra. Pojazdy zaprojektowane przez Duweg, produkowane od 1979 do 1990 roku w zakładach Bombardier Wien.

Łącznie w latach 2008-2010 MPK S.A. w Krakowie zakupiło w Wiedniu 25 sztuk silnikowych, przegubowych wagonów E6 o długości 19,7 m oraz 24 przyczepy C6. Wagony te podlegają sukcesywnie zgodnie z planem głębokiej przebudowie od 2009



Wagony EU8N są modernizowane w Stacji Obsługi Remontów MPK Kraków

roku. Cały proces modernizacji polega na rozpięciu wagonu silnikowego i zamontowaniu między pudłami, zakupionego w Autosanie nowego członu niskopodłogowego, przystosowanego do przewozu osób starszych, niepełnosprawnych i rodziców podróżujących z wózkami. Z wagonów C6 (przyczep) wykorzystywane są w całym procesie przebudowy liczne zespoły i podzespoły m.in. wózek środkowy i przegub oraz części zapasowe niezbędne dla należytego utrzymania wysokiego wskaźnika sprawności taboru w eksploatacji. Wózki toczne wykorzystywane są natomiast na podmianę w wagonach C3. Wszystkie drzwi podlegają wydłużeniu, a stopnie obniżeniu. Warto zaznaczyć, że przebudowa wiąże się z likwidacją wszystkich drzwi z jednej strony wagonu, a także z przesunięciem szafek z aparaturą w celu powiększenia przestrzeni pasażerskiej. W efekcie powstanie 25 pociągów jednokierunkowych, trójczłonowych EU8N, wyposażonych w część niskiej podłogi oraz klimatyzację,

2 lipca 2010 roku, MPK S.A. zaprezentowało po raz pierwszy oficjalnie pierwszy w Krakowie tramwaj EU8N. Tego samego dnia tramwaj ten zaczął kursować na linii 22 z Borcu Fałęckiego do Walcowni.

EU8N to tramwaj o długości 26,6 m, którego środkowa część ma obszar niskiej podłogi o długości 7,2 m. Wyglądem i funkcjonalnością, pod kątem przystosowania do przewozu osób niepełnosprawnych, tramwaj jest zbliżony do użytkowanych obecnie tramwajów N8 z Norymbergi (z wyłączeniem funkcji dwukierunkowości).

– W eksploatacji, z powodzeniem zastępuje pociąg tramwajowy złożony z dwóch wagonów 105 Na, dając jednocześnie komfort podróżowania i możliwość dostępu do wnętrza, którego 105-tki nie zapewniały. Mimo, że koszt modernizacji jednego składu EU8N

jest nieco wyższy od naprawy głównej dwóch wagonów 105N to korzyści są znacznie większe. Nowoczesna i wytrzymała konstrukcja, nowa aparatura, klimatyzacja, część niskopodłogowa, przystosowana dla niepełnosprawnych, dłuższa żywotność, znacznie mniejsza awaryjność, dużo niższe koszty eksploatacyjne, mniejsze zużycie energii, etc. To właśnie przemówiło za realizacją tego projektu – mówi Julian Pilszczek prezes MPK SA w Krakowie.

W części niskopodłogowej, w której wysokość podłogi przy wejściu wynosi ok. 300 mm nad poziom główki szyny, wygospodarowano miejsce 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 niewidomym zastosowano wewnątrz tramwaju przyciski do otwierania drzwi opisane alfabetem Braille'a oraz tablice informujące o przebiegu trasy jako wyświetlacze o kontrastujących z tłem kolorach i odpowiednio dobranej jaskrawości świecenia. Również na zewnątrz tramwaju umieszczono odpowiednie, podświetlane kasety z przyciskami do otwierania drzwi przez pasażerów. Ułatwieniem dla wszystkich podróżujących jest system zapowiedzi głosowych przystanków.



Gotowy wagon zdecydowanie różni się od oryginału

Wagony EU8N jako obecnie jedyne klimatyzowane tramwaje wychodzą naprzeciw strategicznym planom o stworzeniu środka komunikacji miejskiej – przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów. W planach firmy jest również przystosowanie w analogiczny sposób 28 wagonów GT8S z Düsseldorfu, których procedurę zakupu zaplanowano na lata 2009-2011.

**Marcin Gałań**



## UITP MA JUŻ 125 LAT

*Okazją do świętowania 125 lat funkcjonowania był dla UITP Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu i Dzień Bez Samochodu. Trudno o lepszy termin dla organizacji, której podstawowym celem jest dbanie o rozwój transportu zbiorowego.*



Główne obchody jubileuszu 125 lat odbyły się 19 września. Wzięło w nich udział ponad 350 osób z całego świata, członków UITP oraz specjalnych gości. Nie mogło na nich zabraknąć Zbigniewa Palenicy, wiceprezesa MPK. S.A. w Krakowie i jednocześnie wiceprezesa UITP.

Na miejsce obchodów została wyznaczona Bruksela, a więc miasto, w którym znajduje się główna siedziba UITP oraz Unii Europejskiej.

Jedną z największych atrakcji związanych z obchodami 125 lat istnienia UITP była parada 25 załazkowych tramwajów, które przejechały przez centrum Brukseli. Oprócz atrakcji, jaką z pewnością

była parada, uczestnicy wzięli także udział w sesji naukowej, która była okazją do omówienia historii UITP oraz wielkiego znaczenia transportu zbiorowego, w kontekście przede wszystkim zatłoczenia miast oraz finansowania transportu. Obecni byli na niej także przedstawiciele Izby Gospodarczej Komunikacji

Miejskiej w Warszawie, z prezesem Adamem Karolakiem na czele.

Podczas obchodów 125-lecia UITP, władze tej organizacji podkreślały, że obecnie największym problemem europejskich miast są korki. Dlatego, według przedstawicieli UITP tak ważna jest komunikacja zbiorowa, która powinna być alternatywą dla komunikacji samochodowej, ale alternatywą komfortową i bezpieczną.

**Marek Gancarczyk**

### **Co to jest UITP?**

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

### **Konferencja Lekkich Kolei w Madrycie**

*Od 18 do 20 listopada trwała w stolicy Hiszpanii dziesiąta ogólnosiwiatowa konferencja Lekkich Kolei (Light Rail Conference). Wzięło w niej udział ponad 300 uczestników z 33 krajów. Wymiernym aspektem tej konferencji było przyznanie Polsce po raz pierwszy w historii UITP, prawa organizacji szczytu kolei miejskich i aglomeracyjnych w 2012 roku. Taką informację na zakończenie konferencji ogłosił Zbigniew Palenica, przewodniczący Zgromadzenia Lekkich Kolei, wiceprezydent UITP. W szczycie weźmie udział ok. 700 delegatów z całego świata. Reprezentowane będą wszystkie szynowe systemy transportowe, kolej aglomeracyjna i koleje regionalne.*

**Marek Gancarczyk**

# INNOWACJE W ELEKTRONICZNEJ INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

*Podczas otwarcia nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, mieliśmy okazję zobaczyć wagon 2050, ze stacji obsługi tramwajów „Podgórze”, który został wyposażony w nowy system informacji pasażerskiej.*

Na zewnątrz było widać nowe, świecące zimno-białym światłem tablice LED, dające lepszą czytelność wyświetlanych treści, natomiast wewnątrz pojazdu zamontowano tablice LCD, w miejscu dotychczasowych tablic z listą trzech kolejnych przystanków. Tak jak we wszystkich dziedzinach techniki, tak i w elektronice robimy kolejny krok do przodu, ponieważ tablice zewnętrzne wraz ze swoim nowym wyglądem, są lepiej oceniane przez osoby niedowidzące, a jeśli chodzi o tablice wewnętrzne, to uzyskaliśmy możliwość wyświetlania dowolnych treści, w dowolnym formacie, czyli możemy na tych tablicach pokazać dosłownie wszystko, oczywiście zgodnie z obowiązującymi nas ustaleniami i normami.

Nowe tablice zewnętrzne zachowują dotychczasowe wyświetlanie numeru linii, nazwy przystanku docelowego, oraz możliwość wyświetlenia piktoqramu i tu nic się nie zmienia, z wyjątkiem koloru wyświetlania.

Jeżeli chodzi o tablice wewnętrzne, to pokazujemy na nich sześć kolejno następujących po sobie przystanków, numer linii i przystanek docelowy (kierunek jazdy), nowością jest zdjęcie okolic przystanku, z lewej strony wykazu kolejnych przystanków oraz mapa z poruszającą się czerwoną kropką po ulicach, zgodnych z trasą linii tramwajowej, w cza-

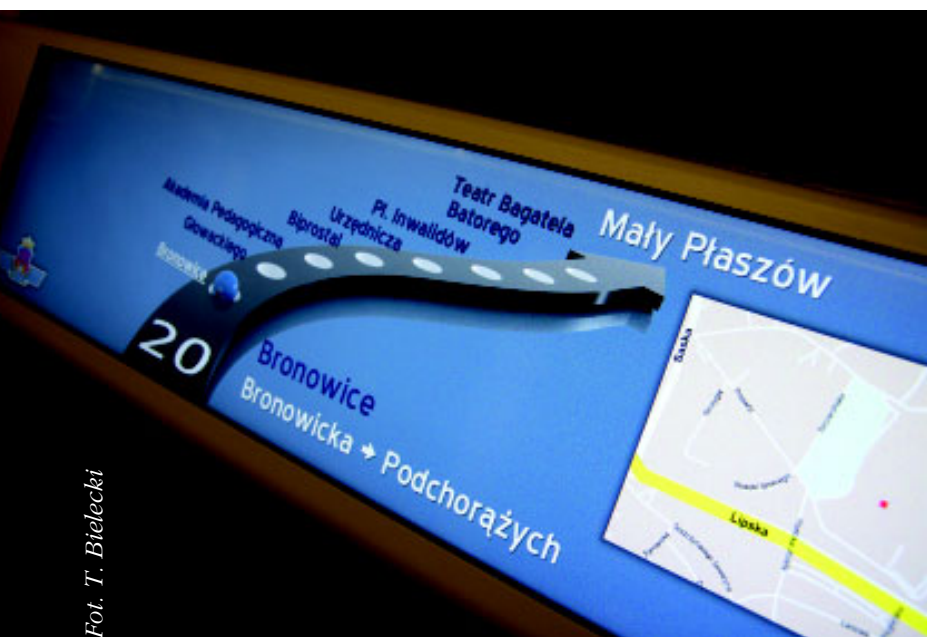
się poruszania się pojazdu, która znajduje się z prawej strony wykazu kolejnych przystanków. Na samym dole tablicy jest umieszczony wykaz wszystkich przystanków na trasie przejazdu, który powoli się przewija, tak, aby każdy mógł zorientować się, jakie przystanki są zlokalizowane na danej linii. Na tablicy tej znajduje się również duży czytelny numer linii. Innowacją jest duża czerwona kula, która po ruszeniu z przystanku wyskakuje z dołka i podczas jazdy obraca się pomiędzy kolejnymi przystankami, po dojechaniu do kolejnego przystanku, kula wpada w dołek obok nazwy przystanku i zmienia kolor tejże nazwy. Niebawem zostanie uruchomione także wyświetlanie węzłów przesiadkowych, zawierające informację, w jakim kierunku można się przesiadać.

Jakie jeszcze treści zostaną umieszczone na tablicy, to pozostanie w sferze uzgodnień podczas realizacji następnego etapu tego projektu, na obecną chwilę pierwszy etap został zamknięty i wynik żmudnej pracy, będzie poddawany testom oraz ocenie, podczas pracy eksploatacyjnej wagonu na linii.

To jeszcze nie koniec wprowadzanych zmian w taborze krakowskiego MPK S.A. Kolejną nowością jest zamontowany podobny system w autobusie DC502, ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Tablice podsufitowe, zamontowane w autobusie do tej pory, służyły wyłącznie jako nośniki reklam, natomiast w chwili obecnej będą również pokazywać w górnej swojej części, numer linii i kolejne przystanki na swojej trasie oraz kierunek jazdy (przystanek docelowy) z czasem pokaże się również informacja w formie piktoqramów i węzły przesiadkowe.

Zarówno wagon 2050 jak i autobus DC502, jeździć będą na wielu liniach, aby można było zebrać jak największą ilość informacji, na temat działania zainstalowanych systemów. Czy proponowane rozwiązania znajdą zastosowanie w innych pojazdach, okaże się z czasem, po przeprowadzeniu niezbędnych, licznych testów, prób i doświadczeń.



*Nowa tablica została zaprezentowana podczas uruchomienia linii tramwajowej do Płaszowa*

**Piotr Podsadecki**





Fot. T. Bielecki

## POLSKO-FRANCUSKIE SPOTKANIE W SIEDZIBIE KRAKOWSKIEGO PRZEWOŹNIKA

W dniu 26 listopada, w siedzibie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie odbyło się polsko-francuskie seminarium dotyczące rozwoju transportu miejskiego w Polsce. Seminarium zostało zoorganizowane przez Misję Ekonomiczną UBIFRANCE przy Ambasadzie Francji w Warszawie, przy udziale MPK S.A. Kraków. Było ono skierowane do przedstawicieli instytucji państwowych, firm i specjalistów sektora transportu miejskiego. Uroczystego otwarcia seminarium, w którym uczestniczyło ponad 60 osób, dokonał wiceprezes MPK S.A. Kraków, Zbigniew Palenica. Pierwszą prezentację, której tematem były inwestycyjne plany rozwoju komunikacji w Krakowie, wygłosił wiceprezydent Krakowa, Tadeusz Trzmiel. Następnie przedstawiciele ZIKiT i MPK S.A. Kraków omówili system obszarowego sterowania ruchem oraz Krakowską Kartę Miejską.

W dalszej części seminarium, podzielonej na cztery bloki tematyczne, 10 francuskich firm zaproponowało swoje rozwiązania w zakresie rozwoju trans-

portu miejskiego. Pierwszy blok dotyczył konserwacji tramwajów oraz autobusów. Rozwiązania w tej tematyce zaprezentowały firmy: CBM France, SCOMA oraz SEFAC. Następnie przedstawiciele firmy SAFEGE, AREVA i ALSTOM poruszyli tematy dotyczące nowoczesnych systemów transportowych. Dwa ostatnie bloki seminarium były poświęcone zagadnieniom związanym z utrzymaniem infrastruktury-prezentacja firmy GEISMAR oraz innowacyjnym systemem obsługi pasażerskiej-prezentacje firm ELNO, FIME i ACS.

Po zakończeniu prezentacji uczestnicy wzięli udział w rozmowach z francuskimi firmami, omawiając konkretne projekty i problemy techniczne.

Po spotkaniu, podczas podróży - specjalnie przygotowanym na te okoliczność tramwajem goście zobaczyli nowo udostępniony odcinek Krakowskiego Szybkiego Tramwaju oraz tunel tramwajowy pod Dworcem Głównym.

**Edyta Kłobus**  
**Współ. Justyna Mierzwa**

# SŁABO STRZELA Z PISTOLETU, NIE ZAJMUJE SIĘ POLITYKĄ, ALE ZA TO POTRAFI PROWADZIĆ TRAMWAJ

– rozmawiamy z Krzysztofem Burdakiem, naczelnikiem Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie.

**Marek Gancarczyk:** *Na początek mały test. Ile waży tramwaj?*

**Krzysztof Burdak:** Hmm. Zależy jaki. Jeżeli weźmiemy trzy wagony 105-tek to chyba jakieś 40 ton.

**MG:** *Brawo. No to jeszcze jedno pytanie z wiedzy o tramwajach. Jaka jest droga hamowania tramwaju, który jedzie z prędkością 30 km na godzinę?*

**KB:** Z tego co pamiętam z dawnych czasów, gdy miałem szkolenie z jazdy tramwajem to było to jakieś 30 czy nawet 50 metrów. Ale oczywiście to też zależy od wielu rzeczy. Czy tramwaj jest pusty, no i jakie są warunki na drodze

**MG:** *No proszę. Wszystko dobrze. Co prawda droga hamowania nowoczesnych wagonów jest krótsza, ale to dobrze, że ma Pan świadomość, jak trudno jest tramwaj zatrzymać. Dla mnie jednak o wiele istotniejsze jest to, czy takie wiadomości mają ci policjanci, którzy przyjeżdżają na miejsce kolizji tramwaju z samochodem osobowym?*

**KB:** No właśnie, robię wszystko, żeby tak było. Z tego co wiem, jako jedyni w Polsce, robimy dla policjantów ze specjalnej grupy tzw. pogotowia wypadkowego szkolenia z jazdy tramwajem. W tym roku już było takie szkolenie, które zorganizowaliśmy wspólnie z Ośrodkiem Szkolenia Kierowców w MPK i bardzo chciałbym, żeby odbyło się ono też w przyszłym roku. To co dla mnie jest w tym najważniejsze, to właśnie ta świadomość, którą zdobywają policjanci, że tramwaju nie da się zatrzymać w miejscu. Co więcej, podczas szkolenia poli-

cjanci uczą się prowadzić tramwaj, a więc w przypadku jakiejś sytuacji awaryjnej, gdyby w wypadku stało się coś motorniczemu, będą mogli ten tramwaj uruchomić czy wycofać.

**MG:** *Co Pana zdaniem jest najczęstszą przyczyną tych kolizji z tramwajami?*

**KB:** To przede wszystkim niewłaściwe zachowanie kierowców samochodów, którzy wjeżdżają na torowiska, a tym samym popełniają wykroczenie. W takim przypadku dochodzi bowiem do sytuacji, w której kierowca samochodu zmusza prowadzącego tramwaj do hamowania, czyli innymi słowami nie ustępuje pierwszeństwa przejazdu pojazdowi szynowemu.

**MG:** *Czyli, jeżeli dojdzie do zdarzenia to winny jest kierowca samochodu?*

**KB:** To niestety wcale nie jest takie jednoznaczne. Gdy w stojący na torowisku samochód wjedzie motorniczy, to odpowiedzialność za to spada na niego. Oznacza to bowiem, że tak rozpedził tramwaj, że nie był w stanie go zatrzymać. Ale ja zawsze podkreślam, że zawsze do takiej kolizji przyczynił się kierowca popełniając wykroczenie i zatrzymując się na torowisku. Oczywiście nie ma żadnej wątpliwości co do winy, kiedy pod nadjeżdżający tramwaj nagle wjeżdża samochód i hamuje. Wiadomo, że wtedy motorniczy nie ma żadnych szans, żeby tramwaj zatrzymać. I tego właśnie na własnej skórze doświadczają policjanci, którzy biorą udział we wspomnianych wcześniej szkoleniach.

**MG:** *Rozumiem, że samo bycie motorniczym czy kierowcą MPK nie chroni przed mandatem.*

**KB:** Nie, chociaż muszę powiedzieć, że tych mandatów dostają oni naprawdę bardzo, bardzo mało. Gdyby odnieść to do liczby pracowników MPK i przejechanych przez nich kilometrów to okazałoby się, że to nawet nie procenty, a promile przypadków.

**MG:** *A jakie wykroczenia najczęściej w takim razie popełniają prowadzący MPK?*

**KB:** To przede wszystkim za duża prędkość. Czasami robią też to samo co bardzo wielu kierowców samochodów – wjeżdżają na skrzyżowanie mimo tego, że nie mogą go opuścić. Zielone światło nie jest tu żadnym usprawiedliwieniem.

**MG:** *Ale chyba nie organizuje Pan specjalnych akcji, w których łapani na łamaniu przepisów mają być kierowcy i motorniczowie MPK?*

**KB:** Ależ skąd. Nie ma takich specjalnych akcji. Jako policja drogowa często współpracujemy z MPK i staramy się pomagać komunikacji miejskiej.

**MG:** *A jak Pan ocenia krakowską komunikację?*

**KB:** Bardzo wysoko. W Krakowie naprawdę komunikacja funkcjonuje bardzo dobrze. Mamy wiele kilometrów bus pasów, które umożliwiają autobusom jazdę bez korków. Dla przykładu w Warszawie dopiero zaczynają one powstawać. To czym możemy się też chwalić to bardzo dobry tabor. Tramwaje mamy takie, że spokojnie możemy się porównywać nawet z miastami zachodnimi. Jak ktoś narzeka na krakowską komunikację, to niech pojedzie do innego polskiego miasta. Jestem przekonany, że wtedy szybko zmieni zdanie.





Fot. T. Bielecki

**Krzysztof Burdak** – od 2008 roku naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie. Pracę zaczął w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie, jako policjant, kontroler ruchu drogowego. Jest absolwentem Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Uwielbia sport i szybkie motocykle. Jest trenerem piłki nożnej.

**MG:** Z tego co Pan mówi od razu widać, że musi Pan być naszym stałym klientem.

**KB:** Przecież ja prawie codziennie jadę do pracy tramwajem. Wsiadam sobie na rondzie Kocmyrzowskim do „piątki” i po 12 minutach jestem w pracy na ul. Mogilskiej. Jest mi ciepło, jadę bez korków, czytam sobie gazetę więc po co mam się męczyć w samochodzie i jeszcze myśleć o miejscu do parkowania.

**MG:** A jak Pan już jedzie tym tramwajem to jak ocenia Pan umiejętności motorniczych i kierowców MPK?

**KB:** To profesjonaliści. Zresztą potwierdza to statystyka. Jest bardzo mało wypadków z winy prowadzących MPK. Jazda tramwajem czy autobusem należy w Krakowie do najbezpieczniejszych spo-

sobów poruszania się po mieście.

**MG:** Kierowcy i motorniczowie, z którymi rozmawiam często narzekają na, delikatnie mówiąc, brak wyobraźni kierowców. Czy po latach pracy w krakowskiej drogówce zgadza się Pan z tymi opiniami. Przykłady, z którymi się Pan spotyka potwierdzają to?

**KB:** Oczywiście, że się z nimi zgadzam. A najbardziej denerwuje mnie bezmyślność kierowców, którzy blokują skrzyżowanie, bo wydaje im się, że jak zapaliło się zielone światło to mogą jechać. Nie obchodzi ich, że nie mogą tego skrzyżowania opuścić i blokują całe skrzyżowanie.

**MG:** Na samym początku rozmowy wspominał Pan, że dawno temu uczył się jeździć tramwajem. Pamięta Pan coś z tego jeszcze?

**KB:** Pewnie, że pamiętam. Najbardziej w pamięci utkwiło mi to uczucie bezsilności, gdy próbowałem zahamować rozpędzony tramwaj. Nic nie mogłem wtedy zrobić, bo tramwaj się nie zatrzymywał a skręcić się przecież nie da. Zostaje tylko zamknąć oczy i czekać czy się w coś wjedzie czy nie. Do dzisiaj pamiętam jak bardzo długi odcinek drogi przejechałem zanim w końcu tramwaj się zatrzymał.

**MG:** Wiem, że jest Pan częstym gościem Ośrodka Szkolenia w MPK, gdzie jako wykładowca spotyka się z kandydatami na motorniczych i kierowców. Co im Pan mówi?

**KB:** Przede wszystkim zwracam im uwagę, że wykonują bardzo odpowiedzialną pracę, bo to im setki tysięcy pasażerów każdego dnia powierzają swoje życie i zdrowie. Dlatego tak ważna jest u nich kwestia przewidywania różnych dziwnych zachowań kierowców. Bo od tego zależy czy da się uniknąć wypadku. To powtarzam na każdym kursie. Znakomitą okazją, żeby te umiejętności trenować jest organizowany od wielu lat w MPK konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. Nie ukrywam, że sam do organizacji tego konkursu się przyczyniłem.

**MG:** To niech Pan powie skąd wziął się pomysł na taki konkurs?

**KB:** Tak naprawdę wzorem tego konkursu była rywalizacja policjantów o tytuł najlepszego policjanta ruchu drogowego w Polsce. Na przełomie roku '88 i '89 mnie udało się zdobyć pierwsze miejsce. Pewnie gdybym umiał dobrze strzelać z pistoletu to w roku '94 udało by mi się to po raz drugi. A tak byłem trzeci. W każdym bądź razie to właśnie na bazie tego konkursu zaproponowałem, aby w MPK stworzyć konkurs dla motorniczych i kierowców. Tak się to zaczęło. Dzisiaj to już impreza z ponad 10-letnią tradycją.

**MG:** Na koniec pytanie polityczne. Rozmawiamy tuż po wyborach na prezydenta Krakowa. Podczas kampanii wiele razy słyszałem obietnice o odkorkowaniu Krakowa. Myśli Pan, że jest to możliwe? A może ma Pan swój przepis na korki?

**KB:** Po pierwsze to chciałbym podkreślić, że daleki jestem od polityki. Ale co do likwidacji korków w Krakowie to odpowiem jako policjant i naczelnik wydziału ruchu drogowego: gdyby to było takie proste, to już dawno ja czy inni komendanci policji już dawno byśmy to zrobili. Byłem niedawno w Warszawie. Jeżeli nam się w Krakowie źle jeździ to zachęcam do wyjazdu do stolicy. Niewiele tu pomoże budowa nowych dróg i estakad. Nawet w tych miastach, gdzie jeździ się po siedmiopasmowych jezdniach są takie godziny w ciągu dnia, że kierowcy stoją w korkach.

A mój pomysł? Zostawić samochody w domu i korzystać z komunikacji. Jak śnieg zasypał auta i wielu kierowców musiało wsiąść do tramwajów czy autobusów, od razu zrobiły się pustki na drogach. Zresztą, to jak jeździ się w Krakowie, gdy przede wszystkim korzystamy z komunikacji miejskiej najlepiej widać 1 listopada. Wtedy prawie w ogóle nie ma korków a także niewiele jest zdarzeń drogowych.

**Rozmawiał Marek Gancarczyk**

# NIE SĄDZIŁEM, ŻE MOGĘ WYGRAĆ – ALE STANAŁEM DO WALKI...

– mówi Paweł Zieliński, najlepszy motorniczy w Krakowie.



Fot. T. Bielecki

Paweł Zieliński podczas jednej z konkurencji konkursowych

**Jan Adamski:** Czy biorąc udział w konkursie „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską”, czuł Pan, że może zająć w nim pierwsze miejsce?

**Paweł Zieliński:** Nie, nie sądziłem, że mogę wygrać. Ale stanąłem do walki, wykonałem wszystkie zadania jak potrafiłem najlepiej i ... udało się.

**JA:** Które z zadań konkursowych było najtrudniejsze?

**PZ:** Wszystkie zadania były dość trudne. Przy każdym trzeba było wykazać się bardzo dużą precyzją i szybkością. Jednak najtrudniejsze było dla mnie drugie zadanie – należało ustawić tramwaj w taki sposób by drugie drzwi znalazły się na wysokości słupka przystankowego.

**JA:** Miał Pan już okazję prowadzić tramwaje na nowopowstałym torowisku do Małego Płaszowa?

**PZ:** Tak, teraz jeżdżę tam praktycznie cały czas i mogę śmiało stwierdzić, że jest to jedna z najprzyjemniejszych tras w naszym

mieście.

**JA:** Pewnie wie Pan o tym, że wielu chłopców zarówno tych dużych jak i tych małych marzy, by choć raz w życiu usiąść za sterami tramwaju. Czy wcześniej, przed podjęciem pracy w MPK, interesowały Pana tramwaje i komunikacja? Szczerze powiem, że niespecjalnie. Przed podjęciem pracy w MPK chciałem zostać kierowcą autobusu, ale razem z kolegą doszliśmy do wniosku, że dla czego nie tramwaj...

**JA:** Od ilu lat pracuje Pan w MPK Kraków?

**PZ:** W sierpniu minęło już 18 lat.

**JA:** Na której linii najbardziej lubi Pan jeździć?

**PZ:** Wszystkie są fajne. Oczywiście teraz bardzo lubię jeździć do Małego Płaszowa, ale również lubię „piątkę”, głównie dlatego, że jedzie po trasie KST i przez tunel.

**JA:** A jakiego typu tramwaj najlepiej się Panu prowadzi?

**PZ:** Zawsze najlepiej jeździło mi

się GT6 i bardzo żałuję, że nie stacjonują już w zajezdni Nowa Huta i tego, że są wycofywane z ruchu. A z obecnie stacjonujących w zajezdni to najnowsze EU8N – uważam za dobre.

**JA:** Ma Pan jakiś ulubiony rejon lub pętlę, który szczególnie darzy Pan sentymentem?

**PZ:** W zasadzie, generalnie lubię jeździć po Nowej Hucie gdyż tu mieszkam. Przykładowo na takich trasach jak linia 16 czy 21, bo można wtedy odpocząć od gwaru, szybkości i pośpiechu, który daje się odczuć w centrum mia-

sta.

**JA:** Myślał Pan o tym żeby w przyszłości spróbować swoich sił jako kierowca autobusu?

**PZ:** Kiedyś tak, ale przez te wszystkie lata pracy już tak przyzwyczaiłem się do tramwajów, że nie planuję żadnych zmian.

**JA:** Ma pan jakiś ulubiony kawałek muzyczny lub zespół, słuchając którego dobrze się panu prowadzi?

**PZ:** Zasadniczo nie słucham muzyki prowadzący. Mogę jednak powiedzieć, że szczególnym sentymentem darzę Queen, ponieważ od lat jestem ich wielkich fanem.

**JA:** Zbliżają się Święta Bożego Narodzenia, czy chciałby Pan przekazać komuś na łamach Przewoźnika jakieś szczególne, specjalne życzenia?

**PZ:** Oczywiście, życzę całemu Zarządowi MPK, wszystkim prowadzącym Koleżankom i Kolegom Wesółych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku.

**Rozmawiał Jan Adamski**





Fot. T. Bielecki

## NAJWIĘKSZYM BOGACTWEM ORGANIZACJI JEST JEGO PERSONEL

*Liderzy jakości 2010 roku*

O wizerunku firmy, w stopniu nie dającym się przecenić, decyduje postawa, prezencja i zachowanie osób bezpośrednio kontaktujących się z Klientem. Mamy przecież w pamięci wizyty w urzędach, sklepach większych i mniejszych, na posterunkach policji i wszelkich innych instytucjach, gdzie przychodzimy i nabieramy na podstawie tych kontaktów przeświadczenia o tych miejscach. Mówimy: tam jest OK lub mówimy: „ten sklep to porażka”. Czy obiektywnie? Niekoniecznie, ale wrażenie odniesione w rozmowie z pracownikiem pierwszego kontaktu ma właśnie tak silny wpływ na opinię o instytucji jako takiej. I jeszcze powiedzmy to wprost – ten możliwy brak obiektywizmu jest niejako wpisany w ryzyko rynkowe, bowiem jak powiadają: nieważne co my myślimy o Kliencie, ważne zaś co On myśli o nas. Choćby niesprawiedliwie. Można się na tą prostą prawdę „boczyć”, ale nic to nie zmienia. Dlatego, zgodnie z powiedzeniem „jak cię widzą tak cię piszą” wielką wagę przykładamy do tego elementu zarządzania, w tym przypadku zarządzania personelem.

Przedmiotem procedury, która się z tym zarządzaniem wiąże, jest określenie zasad wyłaniania liderów jakości, zaś jej zakres to sposób gromadzenia danych wejściowych oceny personelu, proces oceny i decyzji nadania statusu Lidera Jakości aż do uroczystego wręczenia odznaczeń.

W procesie wyłaniania liderów jakości kierownicy zajezdni oraz kierownik odpowiedzialny za pracę inspektorów ruchu obejmują przeglądem i oceną osoby sobie podległe świadczące nieprzerwanie pracę jako pracownik liniowy nie krócej jak trzy lata. Proces wyłaniania lidera jakości rozpoczyna się i kończy we wrześniu każdego roku. Okres bazowy oceny nie może być dłuższy jak pięć lat.

W wyniku dokonanego przeglądu i oceny poszczególni kierownicy nominują do odznaczenia nie więcej niż pięć osób z zajezdni Wola Duchacka, po cztery z zajezdni Płaszów i Bieńczyce, trzy z zajezdni tramwajowych oraz dwie osoby z działu Zarządzania Ruchem, niezależnie od rodzaju umowy, na podstawie której realizują te osoby obowiązki służbowe.

Warunkami nominowania jest spełnienie następujących kryteriów:

- brak zdarzeń komunikacyjnych z własnej winy,
- brak skargi uzasadnionej lub skargi, w stosunku do której wnioskowano o postępowanie konfrontacyjne ze skarżącym,
- brak raportu uzasadnionego,
- nie więcej niż trzy punkty ujemne odnotowane w *arkuszach kontroli*,
- nie korzystanie ze zwolnień lekarskich częściej niż dwukrotnie o łącznej ilości dni zwolnień 14, z wyłączeniem zwolnień związanych z wypadkami w pracy,
- nie przyczynienie się w jakikolwiek sposób do szkody na majątku Spółki i dodatkowo wobec kierowców
- dodatni bilans zużycia paliwa.

Poza kryteriami brzegowymi obiektywnymi kierownik kieruje się także kryteriami leżącymi w obszarze oceny subiektywnej. W tej ocenie bierze pod uwagę takie elementy jak:

- kultura zachowania, kultura komunikowania się,
- dyspozycyjność, w tym uwzględnianie interesu Spółki w postępowaniu i korzystaniu z uprawnień,
- dbałość o wygląd zewnętrzny i własny wizerunek,

Wręczenie odznaczenia wraz z dyplomem oraz wręczenie dyplomów dla nominowanych do lidera jakości następuje na specjalnej w tym celu zorganizowanej uroczystości.

**Krzysztof Gądek**

Odnaczenia LIDER JAKOŚCI wręczone w roku 2010
Imię i nazwisko
Jerzy Dąbek
Krzysztof Hajduk
Edward Karbowniczek
Andrzej Pytel
Jerzy Rumian
Marek Sosnowski

## „MAŁA CZARNA” W TRAMWAJOWYM KLIMACIE

*O Trambarze, stylizowanym na tramwaj lokalu przy ul. Stolarskiej, rozmawiamy z jego właścicielem i pomysłodawcą – Andrzejem Batruchem.*

**Jan Adamski:** *Kiedy lokal został założony i jakie były jego początki?*

**Andrzej Batruch:** Bar otworzyliśmy w roku 2001. Pierwszą dość dużą imprezą był „Sylwester 2001/2002”. Zaś co do samych początków... Okazało się, że pójście w kierunku wystroju „tramwajowego”, daje naprawdę wiele możliwości na stworzenie nietypowego wnętrza. Mamy oryginalne ławki z wagonów typu N, lampy z niegdyś bardzo popularnych tramwajów 102Na. Z czasem, gdy lokal się rozwijał dodawaliśmy kolejne eksponaty.

**JA:** *Wnętrze baru ma charakterystyczny komunikacyjny wystrój. Jak klienci reagują na taki wizerunek lokalu?*

**AB:** Polacy raczej spokojnie, natomiast „zachodni” goście bardzo żywiołowo. Szczególnie Anglicy. Robią zdjęcia, wykazują duże zainteresowanie np. tym czy zdjęcia wiszące na ścianach przedstawiają polskie tramwaje czy też zagraniczne, kuszą się o porównania...

**JA:** *Menu Trambaru przypomina mapę krakowskiej sieci komunikacyjnej. Która trasa lub też który przystanek jest najbardziej popularny wśród klientów?*

**AB:** Oczywiście zależy co kto lubi. Trasa niebieska (chmielna) cieszy się największym wzięciem wieczorową porą, rano z kolei na topie jest linia gorąca (jasno zielona) i z racji na zbliżającą się zimą, pewnie będzie ona coraz bardziej wybierana.

**JA:** *Czy w propozycjach baru znajdzie się kiedyś lub też jest już planowane danie wyjątkowo kojarzące się z komunikacją, bądź do niej nawiązujące?*

**AB:** Tak, mieliśmy i mamy dalej, choć nie używamy obecnie tej nazwy. Chodzi o „Tramwaj piwny”. Składa się on z pięciu „kufli” piwa. Z czasem do tej nazwy prawdopodobnie wrócimy.

**JA:** *Bar usytuowany jest w doborowym towarzystwie... Obok znajdują się m.in. konsulaty francuski i amerykański. Jak wpływa to na ruch w interesie? Czy bar odwiedzają pracownicy tych placówek?*

**AB:** Oczywiście, pracownicy tych placówek często wpadają do nas na „kawkę”. Czasami też odwiedzają nas popołudniami - szczególnie w piątki.

**JA:** *A pracownicy MPK Kraków?*

**AB:** - Tak, też ich tu widzimy. Zarówno kontrolerów jak motorniczych i kierowców, którzy przychodzą, aby odprężyć się po pracy.

**JA:** *Czy zdarzyło się w historii działalności lokalu jakieś ciekawe wydarzenie, które szczególnie zapadło w waszej pamięci?*

**AB:** Tak, kiedyś wszedł do lokalu obcokrajowiec i koniecznie chciał zostawić nam swoją wizytówkę. Okazało się, że nazywa się Ian Bartram. Ta zbieżność zarówno jego jak i nas bardzo ubawiła.

**Rozmawiał  
Jan Adamski**



Fot. T. Bielecki



# KOMUNIKACJA W SOCJALISTYCZNYM PAŃSTWIE – PISZEMY O KOLEJNYM ROZDZIALE HISTORII KRAKOWSKIEGO MPK

17 maja 1947 roku rząd podjął decyzję o budowie w sąsiedztwie historycznego miasta wielkiego kombinatu metalurgicznego w południowej Polsce.

Rozpoczętej w lipcu 1949 roku inwestycji pod nazwą Nowa Huta, obejmującej zakład przemysłowy wraz z zapleczem mieszkaniowo usługowym, na wiele dziesięcioleci podporządkowano życie i rozwój kulturalnego Krakowa. Głównym zadaniem komunikacji publicznej, po włączeniu do Krakowa nowej dzielnicy było zespolenie nowo przyłączonych obszarów z istniejącym organizmem miejskim oraz powiązanie nowych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta. Problemem szczególnej wagi, ze względu na wielkość nieustannie rosnących potoków pasażerskich, było stworzenie dogodnego transportu. Budowa połączenia tramwajowego z Nową Hutą była związana z modernizacją sieci w centrum Krakowa. By jednak osiągnąć ten cel należało w pierwszej kolejności dokończyć budowę obwodnicy Starego Miasta przebiegającą ulicami wokół Plant. Dzięki temu rozwiązaniu kursujące w przyszłości tramwaje mogłyby bezpośrednio łączyć poszczególne dzielnice Krakowa z Nową Hutą.

## LINIA DO PLACU CENTRALNEGO

W dniu Wszystkich Świętych, sześć dni przed otwarciem połączenia do centrum Huty, ustawiano słupy i montowano szyny. Po długich perypetiach torowisko ukończono i oddano do użytkowania. 7,5 kilometrową trasę biegnącą od Ronda, obok lotniska i monopolu tytoniowego w Czyżynach, przez budowany plac Cen-



*Przepełnione tramwaje z wiszącymi „winogronami” z ludzi to codzienność lat pięćdziesiątych*

tralny do bramy głównej Centrum Administracyjnego Huty im. Lenina uroczyście uruchomiono 7 listopada 1952 roku.

O godzinie 4.30 następnego dnia rozpoczął się regularny ruch na linii nr 5, która na całej trasie posiadała 10 przystanków: ul. Cystersów, most na Białostrze, Wieczysta, lotnisko Czyżyny, Czyżyny Monopol, Nowa Huta Miasto (Plac Centralny), droga obwodowa nr 3 (dziś A. Struga), Bulwarowa i Kombinat. Trzynaście potrójnych pociągów tramwajowych złożonych wyłącznie z niebieskich nowoczesnych wagonów typu N i ND kursowało co 5 minut aż do godziny 22.30 czyli do rozpoczęcia zmiany nocnej w hucie. Niebawem okazało się, że pośpiesznie wykonywane prace były niestarsanne. Już miesiąc po oddaniu do użytkowania przystąpiono do budowy brakujących torów i rozjazdów ułatwiających prowadzenie ruchu na całej trasie.

## TRAMWAJE JADĄ TYLKO DO HUTY

Wszystkie kolejne przedsięwzięcia torowe skierowane były wyłącznie na obsługę powstającej nowej dzielnicy Nowa Huta.

Rondo, dziś nazywane Mogilskim, stało się głównym punktem przesiadkowym dla tysięcy mieszkańców Krakowa i pracowników kombinatu. Ilość pasażerów rosła nieustannie w miarę powiększania się Nowej Huty. W ciągu roku tylko linia numer 5 przewiozła 16,5 mln osób. Dla oczekujących na tramwaj zbudowano specjalną, pierwszą w mieście, drewnianą wiatę.

Wiosną 1953 roku rozpoczęto budowę linii do Koksochemii leżącej na wschód od bramy głównej. Pięciokilometrowa trasa przebiegać miała od Centrum Administracyjnego wzdłuż granicy kombinatu łącząc „najbardziej odległe place budowy zapewniając budowniczym i załodze Kombinatu wygodny bezpośredni dojazd do budowy”.

Coraz większa liczba tramwajów obsługujących kombinat i dzielnice mieszkaniowe wymagała odpowiedniego zaplecza. W dyspozycji krakowskich tramwajów były wyłącznie dwie zajezdnie położone po przeciwnej stronie miasta. Połowa taboru nie mieściła się w zajezdni. MPK zmuszone zostało do pozostawiania tramwajów na noc na pętlach. Dla wagonów obsługujących linie kursujące po Krakowie pętlą dla garażujących nocą wagonów był Cichy Kącik. Tramwaje linii kursujących do Nowej Huty stacjonowały na Rondzie i przy Kombinate. 18 września 1952 roku podjęto decyzję o budowie nowej zajezdni w Nowej Hucie, która miała powstać w następnym roku. Niestety, budowa nie rozpoczęła się a brak porozumienia pomiędzy władzami miasta

i kombinatu sprawił, że na wyznaczenie terenu pod zajezdnię trzeba było czekać jeszcze kilka lat.

### **RADNI JADĄ ZA DARMO**

Mieszkańcy krytykowali częstotliwość kursowania tramwajów, a miejscy urzędnicy zasłanili się brakiem pieniędzy na tabor i inwestycje. Informowali mieszkańców, że do komunikacji miejskiej muszą dopłacać rocznie coraz większe kwoty. Hipokryzja urzędników i radnych była duża bowiem w tym samym czasie na sprzedaż biletów nakładają coraz to wymyślniejsze daniny: odbudowa stolicy, odbudowa krakowskich zabytków. Wpływy ze sprzedaży biletów zostały dodatkowo uszczuplone przez radnych w listopadzie 1956 roku przyznających sobie oraz rzeszom radnych dzielnicowych bezpłatne przejazdy krakowską komunikacją.

### **TOROWISKO DO RONDA**

W styczniu 1955 roku przystąpiono do budowy nowego odcinka torów pomiędzy ulicą Grzegorzecą a Rondem. Pomysł powstania tej linii pojawił się już w 1938 roku jako jedno z alternatywnych połączeń pomiędzy linią do zakładu Zieleniewskiego a przewidzianą do budowy linią w kierunku Białuchy. Teraz nowe połączenie nabierało innego znaczenia. Ulica Lubicz okazała się wąskim gardłem dla kursujących licznych tramwajów i przewozu olbrzymiej rzeszy ludzi zdążających do Ronda. Wszystkie tramwaje jadące od strony zachodniej: Salwatora, Bronowic czy południowej: Podgórze, Borku Fałęckiego musiały przejechać obok dworca ulicą Lubicz. Budowa nowego połączenia odciażyła tę ulicę kierując część ruchu przez Grzegórzki. Oddano ją do użytku 19 grudnia 1956 roku.

### **ZAGROŻONY TRAMWAJ**

Pod koniec lat pięćdziesiątych w wielu miastach Polski przystąpiono do likwidacji tramwaju określane go jako przeżytek. Pojazdy szynowe miały być zastąpione autobusami. Takie pomysły zrodziły się w wielu „światłych” wykształconych politycznie umysłach i oczywiście nie ominęły Krakowa. Powrócono do zamierzeń sprzed lat, ale likwidacja linii tramwajowych w centrum miasta już się odbyła i trzeba było znaleźć nowe rozwiązania. Duże zaległości w budowie torowisk szybko rozrastającego się terytorialnie Krakowa nie pozwalały na wprowadzenie likwidacji zatem innowacją krakowskich władz był pomysł zastąpienia projektowanych linii autobusami lub nowoczesnym środkiem miejskiego transportu – trolejbusami.

Pierwsze projekty takich linii pojawiły się już w październiku 1953 roku. Na szczęście brak pieniędzy na zakup nowego taboru i budowę infrastruktury nie pozwolił na wprowadzenie trolejbusów, co publicznie władze miasta przekazały dopiero w kwietniu 1961 przyjmując, że „nierealny jest projekt zastąpienia komunikacji tramwajowej komunikacją trolejbusową”. Jedynym rozwiązaniem pomocnym przeciwnikom tramwaju mogły być autobusy. W sytuacji złej kondycji finansowej trakcji tramwajowej, od lat borykającej się z trudnościami taborowymi, pozostawionej bez znaczących inwe-



*Wagony 105N pojawiły się na ulicach Krakowa wiosną 1975 roku*

stycji torowych i zakupu tramwajów, wprowadzenie autobusów wydawało się prostym i najwłaściwszym przedsięwzięciem. Decyzja władz o rozbudowie komunikacji z wykorzystaniem trakcji autobusowej, która w Krakowie powstała jako środek zastępczy i uzupełniający tramwaj, była wynikiem oszczędności, jakie pozornie przynosiła miastu. Brak specjalnych inwestycji w infrastrukturze, niewielkie nakłady na zakup nowych pojazdów oraz duża elastyczność w eksploatacji linii sprawiały, że autobusy na wiele lat miały stać się wiodącym, o ile nie jedynym, środkiem podróżowania krakowian.

### **DRUGI TOR DO BORKU**

Duże napełnienie i częste przeciążenie pojazdów doprowadziło do wycofania z ruchu połowy posiadanych autobusów. Jedynym środkiem transportu mogącym zapewnić codzienne przemieszczanie się dziesiątek tysięcy pasażerów znów okazały się niedoceniane tramwaje.

W dniu 6 stycznia 1962 roku przystąpiono do budowy niezwykle potrzebnego drugiego toru do Borku Fałęckiego. Rozpoczęta przebudowa nie dotyczyła jedynie toru, ale dotyczyła całego ciągu komunikacyjnego od wylotu ul. Kalwaryjskiej przez Łągiewniki do granic miasta w kierunku Zakopanego. Obejmowała poszerzenie ulicy i przeniesienie torowiska poprowadzonego środkiem ulicy od ronda Matecznego do pętli Łągiewniki, która niebawem miała znaleźć się w nowym miejscu. Całość prac była przeprowadzona w ciągu kilku lat i obejmowała także głęboką zmianę węzła Matecznego z likwidacją tamtejszej pętli tramwajowej co nastąpiło 25 kwietnia 1965 roku. W następnych latach przeniesiono torowisko z ulicy na skraj jezdni, wybudowano drugi tor w ulicy Zakopiańskiej a także zmieniono położenie pętli Łągiewniki.

### **ZAJEZDZIA W NOWEJ HUCIE**

Planowaną od połowy lat pięćdziesiątych zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie zaczęto budować w 1959 roku, a zakończenie miało nastąpić pod koniec 1961. Była to tylko obietnica władz bo w rzeczywistości dopiero w marcu 1961 roku przekazano do realizacji pro-



jekty budowlane. Wznoszenie niezbędnej dla tramwajów remizy wypadło z kolejnych planów. Dopiero pod koniec 1964 roku przyspieszono roboty kierując na budowę odpowiednie załogi i sprzęt. Kończone w pośpiechu obiekty i tory niebawem miały wpływać, na wiele dziesięcioleci, na stan całego obiektu. Oddanie zajezdni nastąpiło bez fanfar, oficjeli i publiczności 15 czerwca 1965 roku.

Jedyne połączenie z Nową Hutą zarówno drogowe jak i tramwajowe było niewystarczające. Przygotowywane od początku lat sześćdziesiątych plany budowy nowego połączenia w miarę rosnącego ruchu musiały zostać zrealizowane. Nowa trasa została wyznaczona jako połączenie dwóch ulic Kocmyrzowskiej w Nowej Hucie i Grzegórzeckiej w Krakowie. 23 sierpnia 1965 nastąpiło oficjalne otwarcie budowy. W czerwcu następnego roku gotowy był już odcinek kończący się przed powstającym wiaduktem i jednopoziomym skrzyżowaniem z dawną linią kolejową do Kocmyrzowa.

#### LINIA DO MISTRZEJOWIC

Rozrastające się osiedla Nowej Huty przeznaczone przede wszystkim dla pracowników kombinatu były coraz bardziej oddalone od bram prowadzących do wnętrza huty. Na początku lat siedemdziesiątych rozpoczęto budowę osiedli położonych w rejonie dawnej wsi Mistrzejowice. By umożliwić im dojazd do pracy w październiku 1973 roku MPK rozpoczęło budowę linii tramwajowej do powstającego osiedla. Nową linię poprowadzono od pętli Bieńczyce. Potrzeby przewozowe spowodowały, że do budowy skierowano znaczące siły techniczne. 29 listopada 1974 roku – 220 dni przed planowanym terminem ukończenia budowy – do ruchu skierowano pierwsze tramwaje. Nową trasę obsługiwały tramwaje oznaczone numerem 20.

Uruchomiona linia do Mistrzejowic nie był jedyną realizowaną w tym rejonie. Wiosną następnego roku rozpoczęto budowę jej odgałęzienia do ulicy Piasta Kołodzieja. Nowy tor od osiedla Srebrnych Orłów docierał na skraj osiedla, gdzie wybudowano pętlę Piastów. Mimo połączenia torowiska z siecią tramwajową jeszcze w październiku, dopiero w dniu 8 stycznia 1976 roku ruszył pierwszy tramwaj linii 14. Niebawem torowisko tramwajowe miało być wydłużone do stacji kolejowej Kraków Batowice. Z dniem 1 lipca 1978 wprowadzono zmiany w kursowaniu linii tramwajowych docierających do os. Piastów i Mistrzejowic. Do Mistrzejowic wydłużono linię 1 a dotychczasowa linia 14 bis kursująca jako linia szczytowa z os. Piastów do Cementowni została zmieniona na linię stałą i otrzymała nowe oznaczenie: 26. Tego samego dnia uruchomiono linię 27 kursującą z Walcowni do Dworca Towarowego.

#### KASOWNIK ZASTĘPUJE KONDUKTORA

Początek lat siedemdziesiątych to okres licznych inwestycji w komunikację tramwajową nie tylko pod względem budowania nowych torowisk czy modernizacji istniejących ale także wprowadzenia istotnych zmian w jej funkcjonowaniu i postrzeganiu tej formy transportu. Odchodzenie od starych, obowiązujących od wielu lat zasad, następowało w niezwykle szybkim tempie. Zmieniono tabor na nowy poruszający się z dużo większą prędkością, do obsługi pasażerów wprowadzono nowinki techniczne, jak radiofonizowane wagony 102N i przystanki początkowe. Wycofano obsługę konduktorską i zastąpiono ją automatami i kasownikami. W 160 wagonach tramwajowych w lipcu 1970 zostały zainstalowane kasowniki nowego typu, w których kasowanie biletu następowało po włożeniu go pionowo i pociągnięciu rączki umieszczonej z boku urządzenia. Dotychczas stosowane rozwiązania wymagały od pasażerów nie lada cierpliwości i ostrożności gdyż do znakowania biletów służyły cyfry każdorazowo namacalnie niczym pieczętka w tuszu.

#### AMBITNE PLANY TRAMWAJOWE

Pod koniec 1979 roku Urząd Miasta Krakowa przedstawił mieszkańcom plany związane z rozszerzeniem krakowskiej sieci tramwajowej. Przykre doświadczenia z trakcją zastępczą sprawiły, że z nowymi torami wiązano prawdziwe nadzieje. W ciągu najbliższych ośmiu lat miało zostać zbudowanych 19 kilometrów linii:

- Nowy Kleparz – Bronowice Wielkie – Tonie
  - z Wielickiej przez Nowosądecką, Piaski, Wolę Duchacką do Kurdwanowa
  - Kapelanka - Ruczaj – Skotniki
  - Piastów – Batowice
  - z ul. Modrzewskiego tunelem pod dworcem PKP do ul. Szlak a następnie do Karmelickiej
- Nadchodzący, 1980 rok, zweryfikował te plany.

**Jacek Kołodziej, Fot. Archiwum MPK**



*Codzienny ruch uliczny na skrzyżowaniu obok Dworca – ul. Westerplatte na początku lat 70-tych*

## OD 20 LAT MPK SPÓŁKĄ PRAWA HANDLOWEGO

*W listopadzie 1990 r. z powodu braku środków na funkcjonowanie komunikacji miejskiej rozpoczął się strajk. Na ulice Krakowa nie wyjechały tramwaje i autobusy.*

W przedsiębiorstwie, wówczas jeszcze państwowym, zawiązał się Komitet Strajkowy, który w imieniu strajkującej załogi prowadził z władzami miasta rozmowy. W tym czasie Rada Miasta Krakowa korzystając z przysługujących jej uprawnień, na podstawie ustawy z dnia 10 maja 1990 r. „Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych”, postanowiła o wyborze nowej formy prowadzenia działalności gospodarczej przez MPK. W tym celu 14 listopada 1990 r. podjęła uchwałę nr XI/74/90 w sprawie wyboru organizacyjno-prawnej formy prowadzenia usług w zakresie komunikacji miejskiej w Krakowie. Uchwałą tą rada przekształciła Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w ten sposób, że utworzyła 6 spółek z ograniczoną odpowiedzialnością będących jednoosobowymi spółkami Gminy, jednocześnie likwidując dotychczasowe MPK przedsiębiorstwo państwowe.

W miejsce MPK utworzonych zostało sześć spółek.

Komitet Strajkowy przyjął przekształcenie przedsiębiorstwa w zamian za gwarancję zapewnienia niezbędnych środków na pokrycie kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej do końca 1990 r. w wynegocjowanej kwocie oraz gwarancję zatrudnienia wszystkim pracownikom, zachowanie dotychczasowych uprawnień oraz gwarancję świadczeń socjalnych do końca 1991 r.

16 listopada 1990 r. ówczesny Prezydent Miasta Krakowa Jacek Woźniakowski oraz reprezentujący Zarząd Miasta Krakowa Janusz Krawczyk zawiązali spółkę z o.o., której firma brzmiała: Miejskie



Fot. T. Bielecki

*Julian Pilszczyk już od 20 lat decyduje o rozwoju krakowskiego MPK*

Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o., oraz ustalili jej akt założycielski. Powyższe zostało zawarte w akcie notarialnym. Akt ten został sporządzony z błędem, który w oryginale, nomen omen, brzmiał „Kat notarialny”

19 listopada 1990 r. powołany został pierwszy Zarząd Spółki, którego Prezesem został Julian Pilszczyk. Zarząd ten działał do końca 1990 r.

W tej formie organizacyjno-prawnej firma działała do końca 1996 r. Wtedy to Gmina Miasta Krakowa postanowiła utworzyć Podatkową Grupę Kapitałową. W tym celu wszystkie akcje MPWiK S.A. i MPEC S.A. oraz udziały MPK Spółka z o.o. posiadane przez Gminę miały być wniesione do KHK S.A. Dla usprawnienia działalności PGK koniecznym stało się przekształcenie MPK Spółka z o.o. na MPK S.A. Od 1 stycznia 1997 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne rozpoczęło swoją działalność już jako Spółka Akcyjna.

Tak więc MPK S.A. w listopa-

dzie 2010 r. obchodziła 20 lecie działalności jako spółka prawa handlowego. Jak wiele firm w tym okresie, raczkowała w rzeczywistości rynkowej. Twarde prawa rynku spowodowały, że część firm nie potrafiła się w tej rzeczywistości odnaleźć i już ich nie ma. Natomiast spółka MPK wręcz odwrotnie, nabrała wiatru w żagle i dynamicznie się rozwijając odłączyła od innych firm komunikacyjnych, stając się ich niekwestionowanym liderem.

Swój udział w rozwoju firmy miało wiele osób. Niemniej ciężar współdecydowania, rozstrzygania często kontrowersyjnych kwestii, rozmawiania i negocjowania z nie zawsze przychylnie nastawionymi politykami, spoczywał na prezesie zarządu MPK SA. Jak wiemy, pomimo zmian politycznych, zmian we władzach miasta, ogłaszanych konkursów, nadal jest nim Julian Pilszczyk.

19 listopada 2010 roku za wielki udział w rozwoju firmy w ciągu tych 20 lat przekazano mu ogromny kosz kwiatów. **Anna Robak**



# 65 LAT KOŁA PCK W MPK SA W KRAKOWIE

Wielu pracowników ówczesnej Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej należało do PCK.

Już w 1935 roku została założona drużyna sanitarna, która stała się załącznikiem działalności Polskiego Czerwonego Krzyża na terenie naszego Przedsiębiorstwa.

Zakładowe Koło PCK powstało w roku 1945, jako pierwsze nie tylko w Krakowie, ale także w całym województwie krakowskim. To właśnie z naszego Koła wyłonił się później Zarząd Miejski PCK w Krakowie.

W 1962 roku powstał przy Kole PCK Klub „Honorowych Dawców Krwi”. Klub, który od 1970 do 1990 roku działał pod patronatem organizacji młodzieżowej, realizował głównie zadania związane z popularyzacją honorowego krwiodawstwa i pozyskiwaniem dawców krwi, spośród załogi MPK.

W roku 1975 Koło liczyło 1 700 członków – przynależność do PCK była masowa, znaczna część załogi opłacała symboliczną składkę.

Przemiany społeczno polityczne na przełomie lat 80-tych i 90-tych XX wieku nie sprzyjały działalności dotychczas istniejących organizacji. W świadomości niektórych osób, wszystko co działo się do tej pory na terenie przedsiębiorstwa było złe. Ponadto na skutek reorganizacji - powstało 6 spółek miejskich, zmiany pracy, miejsca zamieszkania lub rezygnacji z dalszej działalności społecznej praktycznie przestały istnieć zarówno Zarząd Koła PCK, jak i Zarząd Klubu „HDK”.

Działacze PCK musieli przekonać nowe władze – już Spółki MPK oraz działające na jej terenie Związki Zawodowe o potrzebie istnienia takiej charytatywnej organizacji, która przede wszystkim potrzebna jest załodze.

Wielką w tym zasługą Marka Nawrota, który w 1990 roku został prezesem Klubu „HDK”, a zarazem przewodniczącym Koła PCK. Odtąd Zarząd Klubu „HDK” jest równocześnie Zarządem Koła PCK.

Podstawą działalności Klubu i Koła było organizowanie oddawanie krwi przez pracowników MPK oraz organizowanie akcji charytatywnych (kwest) w specjalnym tramwaju.

Ze względu na specyfikę pracy w MPK nie organizowano dużych akcji krwiodawstwa, najczęściej członkowie Klubu oddawali krew indywidualnie.



Archiwum MPK S.A. w Krakowie

*50-lecie PCK (1969 r.) - figury pary krakowskiej od najstarszego Koła PCK dla ZG PCK prezentują Tadeusz Paleczny i Stanisława Budzoń*

W okresie 10.03.2005. – 27.03.2009. Klub zorganizował 36 akcji dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin.

Łącznie w tym okresie członkowie Klubu oddali 390 l. krwi. Najwięcej, bo blisko 130 l. krwi oddano w 2005r. w myśl hasła „130 litrów krwi na 130 lecie komunikacji miejskiej w Krakowie”.

Aktualnie Kołem PCK i Klubem „HDK” kieruje wybrany w dniu 27.03.2009 roku Zarząd:

Andrzej Ostafin – prezes, Władysław Michalski – wiceprezes, Stanisław Boczkowski – sekretarz, Janusz Kękuś – skarbnik.

W roku 2010 członkowie Klubu oddali już blisko 40 litrów krwi. Odbędzie się 12 kwest w specjalnym tramwaju, a 10 stycznia zagraliśmy w Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy.

Tegoroczne kwesty wspomogły: Ośrodek dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących, ofiary trzęsienia ziemi na Haiti, fundację „Matio”, fundację Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”, Dzieci Niedosłyszące, Katolickie Stowarzyszenie Osób Niepełnosprawnych „Klika”, budowę Centrum Jana Pawła II „Nie lękajcie się” oraz osoby będące pod opieką Zarządu Miejskiego PCK (zakup paczek świątecznych i dofinansowanie kolonii dla dzieci), a także troje dzieci, których rodzice zwracali się o pomoc do MPK.

**Tadeusz Walczak, Władysław Michalski**

- W przygotowaniu powyższego opracowania korzystaliśmy m.in. z:
- Kroniki Koła PCK w MPK Kraków,
  - Historii Komunikacji Miejskiej w Krakowie 1875-1975,
  - wspomnień byłych działaczy PCK: Stanisławy Budzoń i Klemensa Kusia,
  - artykułów n/t Koła PCK publikowanych w „Sygnałach MPK”.



## NOWE TOROWISKO W ULICY DOMINIKAŃSKIEJ I FRANCISZKAŃSKIEJ

Fot. J. Prasol

*Jeden z pierwszych tramwajów linii 18 na ulicy Franciszkańskiej tuż po otwarciu ulicy.*

Remont ciągu drogowego i tramwajowego w ulicach: Franciszkańskiej i Dominikańskiej był kontynuacją prowadzonej od kilku lat rewitalizacji dróg, ulic i placów w ścisłym, zabytkowym centrum Krakowa.

W kwietniu 2010 roku Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu ogłosił przetarg na modernizację ulic Franciszkańskiej i Dominikańskiej. W informacji o przetargu na remont tego ciągu mogliśmy się dowiedzieć, że w czasie remontu wymienione będzie torowisko w ulicach Dominikańska i Franciszkańska na odcinku od rozjazdu przy ul. Św. Gertrudy do rozjazdu przy Filharmonii. Przebudowa obejmie także fragment torowiska w ciągu ulicy Straszewskiego w kierunku ul. Podwale, by odpowiednio dopasować geometrię torowiska.

Zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców i instytucji zlokalizowanych wzdłuż ciągu tramwajowego, w czasie remontu torowiska zostały zastosowane wszelkie dostępne rozwiązania techniczne, między innymi specjalne maty antywibracyjne i tłumiące hałas, co jest szczególnie ważne biorąc pod uwagę zabytkowy charakter zabudowy.

Remont ciągu tramwajowego: Straszewskiego – Filharmonia – Franciszkańska – Dominikańska rozpoczął się w dniu 17 lipca 2010 roku. Remont był prowadzony etapami i trwał trzy miesiące.

W pierwszej kolejności został wyremontowany i przywrócony dla ruchu tramwajowego odcinek ulicy Straszewskiego i częściowo skrzyżowanie pod Filharmonią, co nastąpiło 9 października 2010 roku.

Całkowite zakończenie remontu i uroczyste otwarcie ciągu tramwajowego na odcinku: Dominikańska – pl. Wszystkich Świętych – Franciszkańska, nastąpiło w piątek 29 października 2010 roku. Po uroczystym otwarciu, od ok. 15:30 została uruchomiona linia 18, która kursowała według specjalnego rozkładu jazdy w tym dniu. Była to pierwsza okazja do przejechania się tramwajem po wyremontowanym ciągu tramwajowym. Od dnia 30 października 2010 roku zostały przywrócone wszystkie stałe linie tramwajowe kursujące przez ten obszar.

Po zakończeniu remontu tego ważnego ciągu tramwajowego uzyskane zostały między innymi następujące efekty:

- Poprawiła się estetyka i wygląd ciągu ulic: Franciszkańskiej – Dominikańskiej.
- Nowe torowisko jest zdecydowanie cichsze, a dzięki zastosowanym rozwiązaniom antywibracyjnym – przejeżdżające tramwaje nie powinny wpływać negatywnie na zabytkowy kościół św. Trójcy (Dominikanów).
- W trakcie remontu została wymieniona nawierzchnia jezdni i chodników.
- Zostało uporządkowane parkowanie pojazdów w dwóch miejscach.
- Na odcinku od ul. Grodzkiej do ul. Brackiej – został wyodrębniony pas postojowy do parkowania (równoległe do jezdni i chodnika) oraz pas postojowy dla taksówek. Pojawiły się nowe słupki przeciwdziałające nieprawidłowemu parkowaniu i wreszcie piesi nie będą się musieli przeciskać między nieprawidłowo parkującymi samochodami.

**Jarosław Prasol**



# DOKŁADNY CZAS NA PRZYSTANKACH WOKÓŁ PLANT

W czerwcu 2010 roku została podpisana umowa pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, a Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu, której przedmiotem jest 18 zegarów znajdujących się na przystankach komunikacji miejskiej wokół I Obwodnicy. Zegary te od dłuższego czasu były niesprawne. Cały mechanizm był zasilany tylko za pomocą zwykłych baterii R-6. Stąd też zegary bardzo często wskazywały błędny czas. W nocy zaś były nieczytelne z powodu braku oświetlenia tarczy. Wiele interwencji pasażerów, artykułów prasowych oraz brak możliwości nawiązania współpracy z ich właścicielem doprowadziły do podpisania wyżej wspomnianej umowy.

MPK S.A. w Krakowie nawiązało współpracę z firmą produkującą uliczne zegary. Pierwsze dwa zegary zostały zainstalowane na przystankach tramwajowo-autobusowych „Basztowa LOT”. Nasza spółka zakupiła nowe obudowy, odnowiła stylizowane słupy. W ramach zlecenia firma zewnętrzna wykonała nowe tarcze zegarowe z dużymi cyframi, nowe wskazówki – zdecydowanie bardziej wyraźne niż dotychczasowe. Zegary wyposażono w sterowniki AK 111, które zostały wyposażone w radiową korektę czasu. Dodatkowo wykonano ledowe oświetlenie tarczy tak, aby wszystkie zegary były jednako i trwale podświetlone. Zastosowano również niewielkie akumulatory, które zapewniają poprawną pracę zegara przez 24 godz. bez konieczności pobierania prądu. Ponieważ przerwa w dostawie energii elektrycznej wynosi średnio 12 godz., to właśnie takie rozwiązanie w zupełności pokrywa zapotrzebowanie zegara na energię w dzień. Całość elektroniki wraz z akumulatorem mieści się w cząstce zegara.

Zastosowany nowy system zegarowy zapewnia:

- bezawaryjną pracę zegara
- automatyczną zmianę czasu letniego na zimowy i odwrotnie
- samoczynne ustawienie zegarów na prawidłowy czas po przerwie w zasilaniu.

W okresie testów i obserwacji zegary funkcjonujące przy ul. Basztowej spisały się znakomicie. W związku z tym MPK S.A. w Krakowie zleciło wymianę pozostałych 16 mechanizmów. Obecnie wszystkie zegary znajdują się już na krakowskich ulicach. Dokładny czas możemy sprawdzić na następujących przystankach w centrum miasta:

- „Dworzec Główny” – ul. Basztowa
- „Dworzec Główny” – ul. Westerplatte
- „Basztowa LOT” – ul. Basztowa
- „Basztowa LOT” – ul. Dunajewskiego



Fot. T. Bielecki

- „Bagatela” – ul. Dunajewskiego
- „Bagatela” – ul. Karmelicka
- „Bagatela” – ul. Podwale
- „Filharmonia” – ul. Straszewskiego
- „Filharmonia” – ul. Zwierzyniecka
- „Filharmonia” – ul. Franciszkańska
- „Plac Wszystkich Świętych” – ul. Dominikańska
- „Św. Gertrudy” – ul. św. Gertrudy
- „Poczta Główna” – ul. św. Gertrudy
- „Poczta Główna” – ul. Starowiśniej
- „Poczta Główna” – ul. Westerplatte

W najbliższym czasie zostaną zainstalowane ostatnie dwa zegary na przystankach: tramwajowym o nazwie „Wawel” na ul. Św. Gertrudy oraz tramwajowo-autobusowym „Dworzec Główny” na ul. Lubicz.

Jedynym miejscem gdzie poza przystankiem komunikacji miejskiej można znaleźć zegar wskazujący dokładnie czas jest ulica Szpitalna w okolicach placu św. Ducha.

Prawdziwym testem dla naszych zegarów była zmiana czasu z letniego na zimowy. Test ten został zaliczony pozytywnie – bez jakichkolwiek ingerencji z naszej strony.

**Grzegorz Dyrkacz**

# KRAKOWSKIE PRZYSTANKI – WZOREM DLA INNYCH POLSKICH MIAST

*W dniach 21-22 października w Kazimierzu Dolnym Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej wraz z MPK Lublin Spółka z o.o. zorganizowała Komisję Ruchu, której przewodnim tematem były przystanki komunikacji miejskiej w Polsce.*



Fot. T. Bielecki

*Dobrze opracowana informacja w tunelu ułatwia szybką orientację pasażerom*

MPK SA w Krakowie obsługuje 2792 przystanki komunikacji miejskiej w tym: 2454 przystanki autobusowe oraz 338 przystanków tramwajowych. Posiadamy kilka rodzajów wiat przystankowych m.in. Trejblant, W-12 czy stylowe, które w większości są własnością prywatnych podmiotów. Wszystkich wiat jest 935. Na pozostałych przystankach znajdują się słupki przystankowe. Cztery przystanki tramwajowe (Politechnika i Dworzec Główny-tunel – w obu kierunkach) jako jedyne znajdują się pod powierzchnią ziemi w tunelu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju.

## PEŁNA INFORMACJA NA PRZYSTANKACH

Krakowskie MPK odpowiedzialne jest za utrzymanie czystości na przystankach, za informację dedykowaną pasażerom – rozkłady jazdy, komunikaty, mapy komunikacyjne- za oznakowanie i wyposażenie m.in. w znaki D-15, D-17, liniówki, nazwy przystanków, kosze na śmieci, ławki. W każdej gablocie pasażer może znaleźć: rozkład jazdy, przepisy porządkowe, cennik biletów, wykaz osób uprawnionych do przejazdów ulgowych, mapę komunikacyjną, telefony alarmowe i informacje o KKM. Ostatnio wprowadziliśmy nowe oznakowanie linii autobusowych jadących w kierunku Lotniska w Balicach. Na rozkładzie jazdy oraz na liniówce znajduje się niebieski samolot.

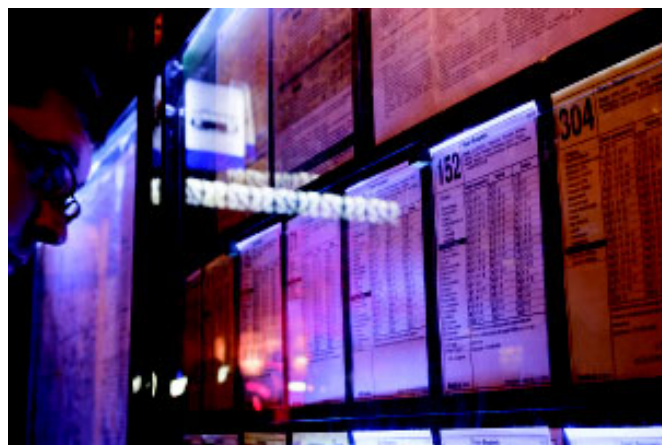
## OŚWIETLONE ROZKŁADY

Od 2008 roku sukcesywnie prowadzimy wymianę osprzętu wiat przystankowych i tak wysłu-

żone gabloty na rozkłady jazdy wykonane z blachy i podświetlane jarzeniówką rtęciową zastąpiliśmy nowoczesnymi gablotami wykonanymi z PCV wyposażonymi w energooszczędne oświetlenie ledowe. Gabloty posiadają wymienny wkład. Takie rozwiązanie zastosowaliśmy już na 282 przystankach. W tym samym czasie zamontowaliśmy na wiatkach przystankowych 677 sztuk nowych kasetonów wykonanych z PCV z oświetleniem ledowym m.in. z nazwą przystanku i numerami linii. Nowością, która przyciąga uwagę nie tylko mieszkańców Krakowa ale też turystów nie znających naszego miasta oraz lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej jest umieszczanie znaków D-15 i D-17 wysoko na środku dachu wiaty. Znaki te są dwustronne w obudowie z PCV i co najważniejsze są podświetlane ledami. Są one widoczne z daleka zwłaszcza gdy jest ciemno.

Wśród słupków przystankowych mamy także słupki stylizowane, które także wyposażyliśmy w podświetlane znaki oraz dwustronne gablotki na rozkłady jazdy i informację pasażerską.

Dodatkowo w wiatkach oraz na słupkach przystankowych wymieniliśmy 770 sztuk nowych ramek na rozkłady jazdy w pięciu różnych formatach. W tym roku po raz pierwszy zakupiono i zamontowano kosze na śmieci oraz ławki o nowym kształcie, dwukolorowe wykonane ze stali nierdzewnej. Nowe kosze znalazły się na 390 przystankach zaś ławki na 110.



*Oświetlony rozkład jazdy w Krakowie jest szczególnie doceniany przez pasażerów w zimie, gdy szybko zapada zmrok*



**SŁONECZNA ENERGIA NA PRZYSTANKACH**

W połowie 2009 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie zamontowało pierwsze baterie słoneczne na dwóch przeciwnych stylizowanych słupkach przystankach dla komunikacji tramwajowej i autobusowej na ul. Piłsudskiego o nazwie *Uniwersytet Jagielloński* (ściśle centrum Krakowa) podświetlając dwustronną gablotę na rozkłady jazdy oraz znaki D15 i D-17.

Po okresie testów, regulacji czujników i sterowników podobne rozwiązania tj. ogniwa fotowoltaiczne do oświetlenia przystanków zastosowano na wiadach przystankowych *Stradom* na ul. Dietla oraz *Plac Inwalidów* na al. Słowackiego.

Na początku marca 2010 roku wiaty przystankowe zostały wyposażone w panele solarne (ogniwa fotowoltaiczne) o mocy nominalnej 70W, specjalnie zaprojektowane sterowniki marki Blitzmann oraz cztery baterie o pojemności 18Ah każda. Należy dodać, że system ten jest całkowicie bezobsługowy po odpowiednim ustawieniu. W trakcie dnia ogniwo fotowoltaiczne przejmuje promieniowanie słoneczne docierające do komórek fotowoltaicznych.



*Coraz więcej przystanków jest oświetlanych energią słoneczną*

Dzięki zastosowaniu odpowiednich ustawień system automatycznie załącza się po zapadnięciu zmroku, oddając zgromadzoną podczas dnia energię elektryczną do zastosowanego oświetlenia LED, umieszczonego w kasetonie znaku przystankowego D-15, w dwóch kasetonach informacyjnych tzw. liniówek oraz w gablocie z rozkładem jazdy. Z kolei system wyłącza się rano, przełączając się na funkcje ładowania akumulatorów. Na każdej z tych wiad zastosowano dwie baterie o mocy 18Ah każda. Dzięki temu system zapewnia nieprzerwaną pracę przez 7-9 godzin w zależności od pory roku i temperatury.

**BEZPIECZEŃSTWO W TUNELU**

Dodatkowym wyposażeniem krakowskich przystanków są defibrylatory. W dniu 2 czerwca 2010

roku zostały zamontowane dwie szafki z defibrylatorami na przystankach tramwajowych „Dworzec Główny Tunel” w obu kierunkach. Pracownicy Działu Zarządzania Ruchem MPK SA w Krakowie zamontowali (w pobliżu przystanków od strony RDA, 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 czynnej całą dobę. Do chwili obecnej urządzenia te były używane już trzy krotnie.

**PROBLEM DEWASTACJI**

Tylko w 2009 roku odnotowaliśmy 1191 przypadków zniszczenia ramek na rozkłady jazdy, 312 zniszczonych gablot, 2236 zdewastowanych liniówek, 422 uszkodzone słupki przystankowe, 429 zniszczone kosze na śmieci i 1181 zniszczonych lub skradzionych znaków D-15 i D-17 a także ponad 400 przypadków graffiti.

Aby zapobiec dewastacjom wyposażenia infrastruktury przystankowej inspektorzy ruchu z Działu Zarządzania Ruchem MPK SA w Krakowie od dwóch lat współpracują z miejskimi służbami porządkowymi. Współpraca ze Strażą Miejską Miasta Krakowa została ukierunkowana na reagowanie i zapobieganie przypadkom niszczenia mienia a w szczególności dewastacji pojazdów komunikacji miejskiej, automatów KKM, infrastruktury przystankowej tj. rozbijanie szyb w wiadach przystankowych, graffiti, kradzieży gablot, koszy na śmieci a także ławek.

Wspólne patrole mają także na celu wyeliminowanie wybryków chuligańskich, spożywania alkoholu w pojazdach komunikacji miejskiej a także na przystankach. Podczas patrolu zwracana jest także uwaga na przystanki komunikacji zbiorowej pod kątem naklejania ogłoszeń, palenia tytoniu a także przebywania osób nietrzeźwych czy bezdomnych pod zadaszeniami. Nowością w tym roku jest wprowadzenie nieumundurowanego patrolu do pojazdów komunikacji miejskiej kursującej późnym wieczorem a także w nocy podczas weekendu. Akcja ma roboczą nazwę „BP” (bezpieczny powrót).

Od początku nawiązania współpracy minęły 22 miesiące. W tym czasie zorganizowano 284 patrole w trakcie których nałożono 1629 mandatów karnych (tylko przez 10 miesięcy br. takich mandatów nałożono 1200), udzielono 1004 pouczenia oraz sporządzono 99 wniosków o ukaranie do Sądu Grodzkiego.

**Grzegorz Dyrkacz**



Fot. T. Bielecki

## DWORZEC W CZYŻYNACH WRACA DO MPK S.A.

*W marcu 2003 r. został oddany do użytku Dworzec w Czyżynach wybudowany przez Carrefour. Miał to być jeden z dworców zarządzanych przez prywatnych operatorów.*

Właśnie do takich dworców mieli być dowożeni przez busek pasażerowie z podkrakowskich gmin, którzy mieli się przesiadać do miejskich autobusów i tramwajów. W ten sposób ograniczyłoby to ilość wjeżdżających do centrum miasta busów, a także obniżyłoby to koszty ponoszone przez Gminę na utrzymanie dworców.

Na początkowym etapie funkcjonowania dworca, podczas jego organizacji, zarządzało nim Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Był on nie tylko sprawnie zarządzany, ale i dodatkowo wyposażony oraz przygotowany do użytkowania przez pasażerów. Z dworca tego korzystali głównie prywatni przewoźnicy (busy) oraz autobusy kilku linii MPK S.A.

W czerwcu 2007 r. eksperymentalnie miasto zawarło umowę z prywatną firmą Usługi Transportowe „CB”, który dotychczas korzystał z dworca i partycypował w kosztach jego utrzymania. Obowiązkiem tego zarządcy było dbanie o czystość i higienę w budynku dworca, o jego estetyczny wystrój i wygląd, utrzymanie prawidłowego stanu technicznego budynku i nawierzchni dworca, utrzymanie w czystości pomieszczeń WC, utrzymanie letnie i zi-

more tj. niezwłoczne uprzątnięcie i wywiezienie poza dworzec śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń i utrzymanie zieleni w granicach dworca.

Po trzech latach można powiedzieć, że eksperyment się nie powiódł. Dworzec w Czyżynach nie tylko nie został oddany w stanie pierwotnym, tj. takim jaki był w dniu odbioru, do czego zobowiązywały zarządcę zapisy umowne, ale również został zdewastowany. Zniszczeniu uległo wyposażenie dworca i przystanki. W dodatku budynek często był zamknięty, na co skarżyli się pasażerowie.

W połowie września 2010 r. dworzec został ponownie przekazany pod opiekę MPK S.A. Tak więc powyższy eksperyment nie przyniósł oszczędności, a wręcz wygenerował dodatkowe koszty, jakie trzeba będzie ponieść na odnowę dworca.

Można powiedzieć, że potwierdziła się zasada, iż prywatny biznes nastawiony jest jedynie na wypracowanie zysku, a jeśli w pewnych obszarach działalności go nie ma, lub jest minimalny, to prywatnym przedsiębiorcom brak jakiegokolwiek motywacji do prowadzenia tej działalności.

**Anna Robak**



## MPK JEDZIE DO NIEPOŁOMIC



### MPK SERWIS NA LOTNISKU

W grudniu 2010 roku rozpoczął się drugi rok gdy autobusy MPK Serwis (spółka córka Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie) zaczęły dowozić pasażerów z przystanku kolejowego Kraków Balice do Terminalu Krajowego i Międzynarodowego. Dzięki temu turyści i krakowianie, którzy do lotniska w Balicach dojeżdżają szynobusem mogą się szybko dostać do terminali.

MPK Serwis świadczy usługi w krakowskich Balicach siedem dni w tygodniu od wczesnych godzin porannych do późnych godzin nocnych.

- Dbamy o to, aby pasażerowie otrzymywali usługę na najwyższym poziomie. Autobus, który przewozi pasażerów na teren lotniska to nowoczesny, niskopodłogowy pojazd. Funkcjonuje w nim system informacji pasażerskiej, dzięki któremu przystanki i komunikaty są zapowiadane zarówno w języku polskim jak i angielskim. Dbamy także o to, aby autobus prowadzili tylko tacy kierowcy, którzy płynnie posługują się językiem angielskim – podkreśla Jerzy Dywan, prezes MPK Serwis.

Warto przypomnieć, że MPK Serwis w 2009 roku w konsorcjum z MPK S.A. startowało w przetargu zorganizowanym przez władze Krakowa na obsługę siedmiu linii. Oferta, którą to konsorcjum złożyło okazało się najtańsze, mimo, że w przetargu wzięło udział kilku prywatnych przewoźników.

MPK Serwis może świadczyć usługi na terenie całej aglomeracji krakowskiej.

- Jesteśmy przygotowani do tego, aby startować i wygrać w każdym przetargu ogłoszonym zarówno przez podmioty prywatne jak i Gminę Miejską Kraków – mówi Jerzy Dywan.

**Marek Gancarczyk**



*Trasa autobusu dowożącego pasażerów z szybusu do lotniska*



*Fot. T. Bielecki*

Współpraca MPK SA z innymi gminami sąsiadującymi z Krakowem udowodniła, że jako firma przewoźowa realizujemy usługi w sposób rzetelny. Połączenia naszymi autobusami dają mieszkańcom bezpieczeństwo podróży i gwarancję niezawodności świadczonych usług. Ponadto ujednolicony system taryfowy w znaczącym stopniu podnosi atrakcyjność naszej oferty i zachęca mieszkańców do korzystania z tej formy transportu.

**Natalia Klimontowska**

## NOWE ULGI BILETOWE

*Najpierw radni ubiegłej kadencji zlikwidowali opłaty dodatkowe za bilety kupowane u prowadzących. Dwa tygodnie po tej decyzji podjęli kolejne uchwały, które wprowadziły dodatkowe ulgi dla emerytów i rencistów, a każdemu, kto kupił bilet do teatru, filharmonii i opery umożliwili darmowy przejazd tramwajami i autobusami. Ceny biletów – zostały bez zmian.*

### Mniej biletów u kierowcy i motorniczego.

Likwidacja dopłaty do biletów kupowanych w pojazdach wiązała się jednocześnie z ograniczeniem ich rodzajów. Po zmianach u motorniczego można kupić tylko bilety jednorazowe (normalne oraz ulgowe ustawowe i gminne). U kierowców autobusów ten wachlarz biletów jest zwiększony o bilety jednorazowe aglomeracyjne. Prowadzący sprzedają bilety tylko i wyłącznie za odliczona kwotę i tylko w przypadku, gdy w pojeździe nie ma automatu lub gdy jest zepsuty. Ograniczenie rodzajów biletów dostępnych w pojazdach ma na celu ograniczenie liczby osób korzystających z tej formy zakupu.

### Za darmo do teatru.

Osoby, które kupiły bilet do teatru, opery lub filharmonii od 7 grudnia mogą tramwajami i autobusami jeździć za darmo. Z tego prawa mogą korzystać dwie godziny przed i pięć godzin po rozpoczęciu spektaklu lub koncertu.

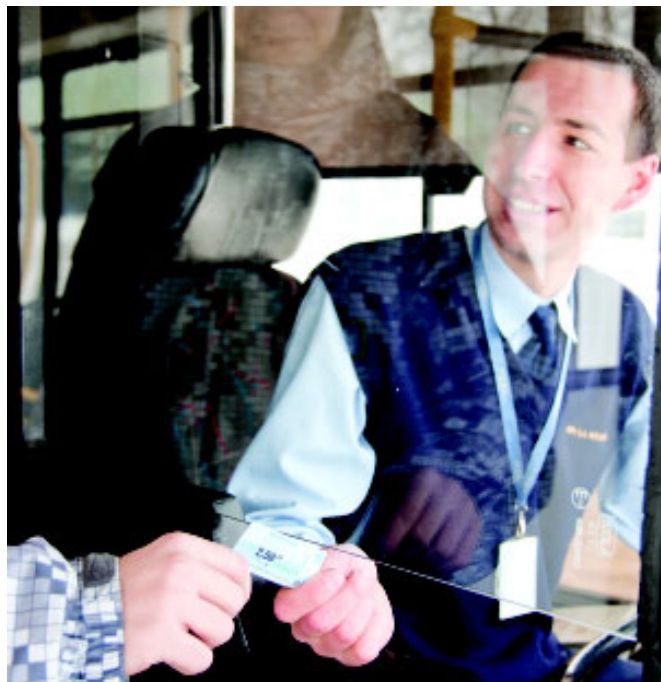
### Bilet w nocy jak w dzień.

Radni podjęli także uchwałę, dzięki której w komunikacji nocnej zaczęły obowiązywać dodatkowe bilety. Do tej pory bilety czasowe, takie jak 15-minutowy czy godzinny uprawniał tylko do przejazdu w dzień. Od 7 grudnia będą one także obowiązywać w komunikacji nocnej. Podobnie jest w przypadku biletów okresowych wykupionych na jedną linię. Pasażerowie z takimi biletami także uzyskali prawo do nocnych podróży.

### Bilet dla emeryta i rencisty.

Kolejna nowość to bilety okresowe dla emerytów i rencistów, w dwóch rodzajach:

- bilet roczny imienny dla emerytów i rencistów, którzy ukończyli 60 rok życia, uprawniający do przejazdów w miejskiej strefie biletowej wszystkimi liniami (sieciowy) przez wszystkie dni tygodnia,
- bilet roczny imienny rencisty uprawniający do wielokrotnego przejazdu wszystkimi liniami dziennymi w miejskiej strefie biletowej linią miejską lub aglomeracyjną, ważny we wszystkie dni tygodnia, z wyłączeniem w dni powszednie (poniedziałek – piątek) godzin: 6.30 - 9.00 i 14.00 - 18.30; do nabycia takiego biletu uprawnieni są renciści, na podstawie legitymacji rencisty, i małżonkowie, na których renciści otrzymują dodatki rodzinne, pod warunkiem, że ich dochód jest niż-



Fot. T. Bielecki

*Bilet u kierowcy możemy kupić tylko za odliczoną gotówkę*

szy od kryterium dochodowego obowiązującego przy udzielaniu świadczeń z pomocy społecznej.

Warto podkreślić, że osoby, które ukończyły 70 lat, są nadal uprawnione do przejazdów bezpłatnych.

**Maria Naprawska**

### Nasz komentarz:

Nowe propozycje niewątpliwie ucieszą wielu mieszkańców, chociaż sprawa biletów dla rencistów i emerytów prawdopodobnie będzie budzić wątpliwości niektórych osób: kto i kiedy będzie mógł korzystać z konkretnego rodzaju biletu?

Jeszcze większe kontrowersje wiązać się z biletami na koncerty. Czy mają one dotyczyć tylko tych odbywających się w budynku danej instytucji, czy również tych plenerowych?

Z ekonomicznego punktu widzenia, może trochę zastanawiać hojność radnych w przydzielaniu uprawnień w obliczu problemów budżetowych miasta. Ceny biletów utrzymano niezmiennie od kilku lat, dodano uprawnień do ulg lub bezpłatnych przejazdów. Czy to zachęci więcej osób do korzystania z transportu publicznego? No i pytanie najważniejsze: o ile decyzje radnych zmniejszą wpływ budżetu Gminy ze sprzedaży biletów?

**Maria Naprawska**



# OGRZEWANIE W TRAMWAJACH I AUTOBUSACH

*Zasady włączania ogrzewania w pojazdach komunikacji miejskiej określone zostały w umowie na „Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie” zawartej w dniu 21 lipca 2006 roku pomiędzy Gminą Miejską Kraków, a MPK S.A.*

Ogrzewanie w pojazdach włączane jest na polecenie Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK. Podstawą do włączenia ogrzewania jest wysokość temperatury powietrza odczytywana na termometrze znajdującym się w stacji pogodowej zlokalizowanej na skrzyżowaniu ul. Łokietka - Wybickiego. A w przypadku wystąpienia awarii tej stacji podstawą do włączenia urządzeń grzewczych jest temperatura zarejestrowana na termometrze umieszczonym w budynku Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK.

Ogrzewanie w tramwajach jest stopniowane i zostaje włączone jeżeli temperatura powietrza osiągnie poziom  $+2^{\circ}\text{C}$  lub mniej, natomiast w autobusach próg jest niższy i ogrzewanie jest włączane kiedy temperatura wynosi  $-2^{\circ}\text{C}$  lub mniej.

Jednakże należy zaznaczyć, iż komunikacja miejska obsługiwana jest przez różne typy wagonów tramwajowych oraz marki autobusów i wydajność dmuchaw grzewczych oraz grzałek jest różna, a przy większym mrozie może być zbyt słaba, aby w szybkim czasie dogrzeć pojazd. Niewątpliwie należy wziąć również pod uwagę fakt, iż tramwaje czy autobusy, które realizują rano pierwsze kursy po całonocnym postoju na zajezdni, są wyziębione, więc ich ogrzanie dające subiektywne poczucie ciepła, musi trochę potrwać. Przede wszystkim jednak otwieranie wszystkich drzwi na przystankach szczególnie, gdy odległości pomiędzy przystankami są krótkie, a co za tym idzie częstotliwość otwierania drzwi jest większa, wpływa na wyziębienie pojazdów. Ponadto na pętach pasażerowie zwykle otwierają wszystkie drzwi, a w starszych typach pojazdów nie są one samoczynnie zamykane, jak w nowocześniejszych wagonach czy autobusach, co także wpływa na spadek temperatury wewnątrz pojazdu.

Niemniej jednak wsłuchując się w głosy naszych pasażerów oraz w celu zwiększenia komfortu podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej w mroźne zi-

mowe dni podejmujemy szereg działań mających na celu uniknięcie nadmiernego wychłodzenia powietrza wewnątrz pojazdów m.in. poprzez włączenie urządzeń grzewczych przed wyjazdem pojazdów z zajezdni. Prowadzący mają w takie dni starać się, aby na pętach były otwarte tylko jedne drzwi, a na przystankach przelotowych (np. oczekując na zmianę sygnalizacji świetlnej), po wejściu wszystkich pasażerów do pojazdu były zamykane wszystkie drzwi.

**Ewelina Wojsa**



Fot. T. Bielecki



Berlińskie targi odwiedzają tłumy

## KOMUNIKACJA PRZYSZŁOŚCI NA BERLIŃSKICH TARGACH

Od 21 do 24 września wszystkie drogi prowadziły do Berlina. Każdy, kto choć w minimalnym stopniu jest związany z komunikacją nie mógł przecież opuścić ósmych międzynarodowych targów Inno Trans. A było co oglądać. Ponad 2 tys. 200 wystawców z 44 krajów prezentowało swoje produkty. Nie zabrakło także polskich premier.

### Z METRA PROSTO NA TARGI

21 września, 8:00 rano. Zaraz po przyjeździe na stację metra w centrum Berlina od razu widać, że to nie jest zwykły dzień w tym mieście. Tłumy ubranych w garnitury mężczyzn i eleganckich kobiet jadą w tym samym kierunku. Po kilku minutach oczekiwania wszyscy wsiadamy do wagonu metra. Język niemiecki

słychać tylko z głośników, w których lektor zapowiada kolejne przystanki. Wokół wielojęzyczny gwar. Wsiadamy po kilkunastu minutach i jak jeden mąż idziemy do głównego wejścia na największe europejskie targi transportu szynowego.

Gdzie najpierw. Grafiki jest napięty. Przez dwa dni trzeba odwiedzić kilkanaście stoisk, odbyć dziesiątki rozmów i spotkań. Ale po kolei.

### TRAMWAJ SOLARISA NA POCZĄTEK

Jeszcze przed pierwszym umówionym spotkaniem idziemy zobaczyć to z czego berlińskie targi słyną. Nowoczesne lokomotywy, pociągi obsługujące najszybsze kolejowe linie świata i najnowsze modele wagonów tramwajowych. Zatrzymujemy się



wraz z pokaźną grupą innych oglądających przy tramwaju polskiego producenta, firmy Solaris. Wagon można oglądać bez żadnych ograniczeń, dostępna jest nawet kabina motorniczego. Sprawdzamy ją bardzo dokładnie. Wygodny fotel, ładny pulpit, no i brak lusterek – żeby zobaczyć, co dzieje się z boku wagony trzeba zerknąć do obrazu z kamery. Część pasażerska robi nie mniejsze wrażenie. Środek przypomina kosmiczny statek z filmów science-fiction – pełno tu światełek i kolorów.

To nie jedyny polski wagon, który można zobaczyć w Berlinie. Tuż obok swój produkt prezentuje bydgoska Pesa. Tu także wszystkiemu można z bliska się przyjrzeć i ocenić. Ekspertom już to wystarczy, żeby wyrobić sobie zdanie, który z tych wagonów warto byłoby kupić.

#### SZCZERZE O WYKOLEJENIACH

Liczba maszyn robi wrażenie. Olbrzymi plac pościety torowiskiem jest w całości wypełniony. A to zaledwie początek tego co na berlińskich targach można zobaczyć. Wchodzimy wreszcie do budynku targów. Nie można przecież spóźnić się na spotkanie z przedstawicielami Bombardiera, firmy, która za rok dostarczy pierwszy z 24 najdłuższych - jak do tej pory w Polsce, tramwaj. To tu ustalamy szczegóły spotkania z projektantami tego wagonu. Umawiamy się, że pojedziemy do nich następnego dnia.

Idziemy do innego wystawcy. Vossloh-Kiepe – to oni będą odpowiadać za elektronikę w nowych tramwajach montowanych dla krakowskiego przewoźnika.

Do końca dnia odwiedzamy jeszcze kilkanaście firm współpracujących z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie.

Wszędzie dowiadujemy się czegoś ciekawego. U jednego z wystawców rozmawiamy z niemiec-

kim ekspertem od torów. Pytamy co może być przyczyną wykolejeń na nowowytworzonym torowisku. Po krótkiej wymianie informacji dowiadujemy się, że problemem jest zbyt mała głębokość rowków w krzyżakach. W Niemczech każde skrzyżowanie szyn ma odpowiednią głębokość. W Krakowie zupełnie na odwrót – każdy krzyżak jest płytki. Jeszcze dużo musimy się nauczyć od Niemców. Kiwamy głowami. Szkoda, że nie ma z nami przedstawicieli krakowskiego Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Przecież to oni odpowiadają za krakowskie torowiska.

#### Z WIZYTAJU DESIGNERÓW

Hotel, metro i znowu wizyta na targach. Tym razem krótsza, bo po południu mamy ważne spotkanie z designerami nowego krakowskiego tramwaju. Już wiemy, że zobaczymy u nich pierwsze propozycje zewnętrznego kształtu kabiny motorniczego. Przyjeżdżamy punktualnie na umówioną godzinę. Po pokonaniu kilku pięter wchodzimy do dużej pracowni. Prezentacja już czeka. Z niecierpliwością czekamy na pierwsze slajdy naszego tramwaju. Żadna z propozycji, którą zobaczyliśmy nie robi na nas wrażenia. Jesteśmy zgodni – krakowianie zasługują na coś o wiele lepszego. Kilka godzin trwała burzliwa dyskusja, zanim wykonawca nowego tramwaju, firma Bombardier i wynajęte przez niego biuro projektowe ulega. Obiecuje przygotować zupełnie nowe propozycje. Najbardziej zależy nam na oryginalnym kształcie przedniej szyby wagonu. Chodzi o jej maksymalne wygięcie. Nie mniej ważna jest kwestia przednich świateł i drzwi do kabiny motorniczego. Projektując przód wagonu nie wolno także zapomnieć o polskich przepisach, które wyraźnie określają parametry wagonu tramwajowego.

Spotkanie z biurem projektowym jest naszym ostatnim w Berlinie.

**Marek Gancarczyk**



*Julian Pilszczek prezes MPK SA w rozmowie z przedstawicielami firmy Bombardier*



## VIII MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO TRANSEXPO 2010

W dniach 6-8 października 2010 r. na terenach wystawowych „Targów Kielce” odbyły się VIII Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2010, największa krajowa impreza branżowa związana z komunikacją miejską. Podczas tegorocznych targów na powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych zaprezentowało się 153 wystawców z 14 krajów (Białoruś, Belgia, Francja, Holandia, Niemcy, Polska, Szwecja, Wielka Brytania, Włochy, Austria, Słowacja, Czechy, Szwajcaria). Na targach pokazane zostały pojazdy transportu miejskiego, podmiejskiego, międzymiastowego, pojazdy turystyczne, specjalistyczne i gospodarcze, a także ich części zamienne i podzespoły. Ponadto zaprezentowano wyposażenie pokładowe autobusów, urządzenia dla komunikacji autobusowej wraz z infrastrukturą, urządzenia do pobierania opłat, sprzęt i oprogramowanie dla elektronicznych systemów informacji pasażerskiej. Uzupełnieniem VIII Międzynarodowych Targów Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2010 była organizowana przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w dniach bezpośrednio poprzedzających dzień otwarcia targów konferencja techniczna „Autobus przyszłości”. Najlepsze wyroby prezentowane na wystawie zostały tradycyjnie nagrodzone medalami i wyróżnieniami Targów Kielce. Wśród nagrodzonych medalem był SOLARIS BUS & COACH SA za autobus Solaris Urbino 18 Hybrid z systemem szeregowym oraz R & G PLUS Sp. z o.o. za System Nadzoru Pojazdów w Zajeźdni (SNPZ). Wyróżnienie otrzymał AUTOSAN S.A. za autobus AUTOSAN SANCITY M18LF (na zdjęciu) i RUNOTEX-TKALNIA Sp. z o.o. za tkaninę obiciową Kalahari z systemem Magiclean. Odwiedzając targi kieleckie należało założyć na początku, że ilość wystawców jest tak duża, że nie sposób ich odwiedzić w ciągu krótkiego pobytu na terenach targowych. Zaraz po wejściu należało dokonać selekcji stoisk i wybrać interesujące miejsca do odwiedzenia. Pomocą służyły informatory i materiały reklamowe. Wzrokiem przyciągały stoiska o in-

nowacyjnym i ciekawym wystroju zewnętrznym. Na dużej powierzchni, pod jednym dachem sąsiadowały obok siebie stoiska firm których siedziby znajdowały się setki kilometrów od siebie. Na zwartych terenach wystawowych zebrano w jednym miejscu autobusy znaczących europejskich producentów pojazdów samochodowych. Z obserwacji rozwiązań technicznych autobusów widać, że i w tym segmencie działalności widać wpływ globalizacji na stosowane rozwiązania techniczne w pojazdach. Obecne autobusy są kompozycją materiałów i zespołów pochodzących od wyspecjalizowanych producentów, którzy starają się zaopatrzyć potrzeby całego rynku motoryzacyjnego. W efekcie skrzynie biegów ZF lub Voith możemy spotkać w autobusie Mercedesa, Solarisa, Scanii, MAN-a i innych. Podobna sytuacja jest z silnikiem, mostem napędowym, układem kierowniczym, klimatyzacją, kasownikami, tablicami elektronicznymi, siedzeniami itp. Pomimo dużej unifikacji zespołów istnieje coś co różni poszczególne pojazdy, gdy się je porówna stojące obok siebie. Prezentacja poszczególnych pojazdów wskazuje na zwiększający się udział urządzeń pokładowych (klimatyzacja, automat biletowy, urządzenia zewnętrznej obróbki spalin itd.) w masie autobusu gotowego do jazdy, który ogranicza przez to ilość przewożonych pasażerów. Innym zaobserwowanym kierunkiem rozwoju konstrukcji autobusów jest zwiększająca się oferta autobusów hybrydowych, oraz coraz doskonalsze ich rozwiązania. Pokazane na targach autobusy wyróżniały się doskonałą jakością wykonania, zastosowanymi rozwiązaniami technicznymi ułatwiającymi wsiadanie i wysiadanie, poprawiających bezpieczeństwo podróży oraz racjonalizując ich koszty eksploatacji. Targi kieleckie wpisały się na stałe do kalendarza imprez branżowych związanych z komunikacją zbiorową. Na kolejne IX Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2011 organizatorzy zapraszają w dniach 20-22 września 2011 r.

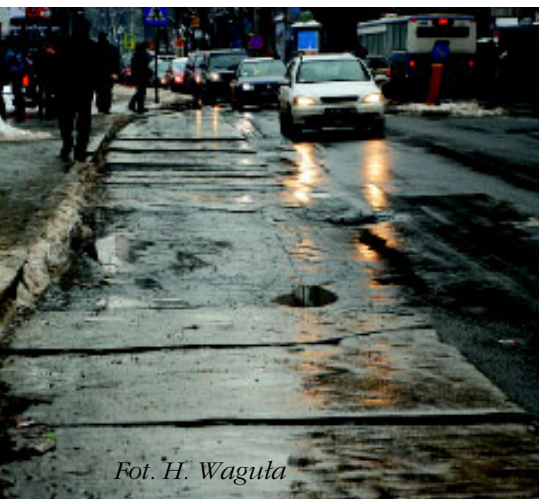
**Ryszard Wróbel**



## DZIURAWE ZATOKI AUTOBUSOWE

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, jako jedno z niewielu tego typu przedsiębiorstw w Polsce posiada prawie 100% autobusów z niską podłogą. Było to możliwe dzięki wieloletniej polityce inwestycyjnej w nowy tabor. Niskie wejścia do autobusów, rozkładane podesty dla wózków inwalidzkich oraz uprzejmość prowadzących pojazdy ma na celu zapewnienie komfortowej obsługi naszych pasażerów – to wszystko oferuje swoim pasażerom krakowski przewoźnik. Cóż z tego... Stan zatok autobusowych jest katastrofalny. Zapadnięte i połamane płyty nawierzchni nie pozwalają na bliskie podjechanie autobusów do krawężników. Wyjazd autobusem z takiej zatoki w wielu przypadkach kończy się na kolizji tyłu autobusu z krawężnikiem.

**Hubert Waguła**



Fot. H. Waguła

### Z OSTATNIEJ CHWILI...

MPK S.A. w Krakowie w listopadzie 2010 roku kupiło trzecią partię zestawów solarnych w tym 4 zestawy na wiaty i 8 zestawów na słupki przystankowe. Baterie słoneczne zostaną wykorzystane do podświetlenia znaków D-15 i 17 oraz informacji pasażerskiej. Pierwszy zestaw został już zamontowany na wiacie przystankowej dla autobusów i tramwajów na ul. Kościuszki o nazwie „Komorowski”. W następnej kolejności w zestaw solarny będzie wyposażony słupek przystankowy na ul. Lubicz o nazwie „Dworzec Główny”. **GD**

## KALENDARIUM

**01.10.2010** Dwa zatrzymania w ruchu tramwajowym z powodu źle zaparkowanych samochodów osobowych na ul. Długiej.

**07.10.2010 20:00** Brak przejazdu przez ul. Długą w obu kierunkach z powodu policyjnej obławny na sprawców napadu.

**22.10.2010 19:45** Na ulicy Dunajewskiego doszło do potrącenia pieszego przez samochód osobowy. Skutkiem tego wstrzymany był ruch kołowy na kierunek Bagatela. Po interwencji pogotowia ratunkowego został wznowiono kursowanie tramwajów i autobusów.

**30.10.2010** Otwarto ul. Franciszkańską i Dominikańską. Oprócz wykonania generalnego remontu ulic, na przystankach pojawiły się elektroniczne tablice informacji pasażerskiej.

**01.11.2010** Jak co roku MPK SA wystawiło zwiększoną ilość taboru autobusowego i tramwajowego do obsługi krakowskich nekropolii.

**02.11.2010 17:53** Na ulicy Lubicz zepsuł się autobus linii 152 firmy Mobilis, skutecznie uniemożliwiając przejazd tramwajom na kierunek Rondo Mogiłskie. Na pomoc wezwano Straż Pożarną. Ruch wznowiono po 34 minutach.

**11.11.2010** Po sześciu miesiącach przerwy otwarto wiadukt w Baliach. Linie 209, 218, 226 i 258 powróciły na swoje stałe trasy.

**12.11.2010** Kolejny dzień, kiedy to parkujący nieprawidłowo kierowcy na ul. Długiej blokowali przejazd tramwajom. Za cały dzień odnotowano dwa takie zdarzenia.

**18.11.2010 11:00** Uroczyste przekazanie nowowybudowanego odcinka torowiska tramwajowego do Małego Płaszowa.

**19.11.2010 13:16** Na przystanku Prądnicka ze stojącego tramwaju



wypadł na peron przystankowy nietrzeźwy mężczyzna. Pechowcem opiekowało się pogotowie ratunkowe.

**01.12.2010** Intensywne opady śniegu (na zdjęciu) w godzinach popołudniowych paraliżowały ruch tramwajowy. Od godziny 17:15 do 19:15 odnotowano 13 niesprawnych zwrotnic, do których na bieżąco wysyłane było pogotowie torowe. Z tych samych powodów w godzinach popołudniowych odnotowano 7 wykolejeń tramwajów. Takiej ilości nie odnotowano co najmniej od 20 lat.

**01.12.2010** Uruchomiono linię 12 kursującą w dni powszednie na trasie Krowodrza Górka – Cichy Kącik.

**02.12.2010** Dzień, w którym kierowcy parkujący samochody na torowisku przeszli samych siebie. Odnotowano 11 zatrzymań w ruchu tramwajowym na ulicach: Rakowickiej, Długiej oraz Zwierzynieckiej.

**06.12.2010 7:20** Zablockował się zasilacz podstacji na ulicy Karmelickiej i Królewskiej. Z powodu braku napięcia zamarł ruch tramwajowy. Napięcie załączono o 7:40.

**07.12.2010** W związku z wejściem w życie nowej Uchwały Rady Miasta regulującej sprzedaż biletów, kierowcy pojazdem sprzedaje tylko bilety jednorazowe wyłącznie za odliczoną kwotę.

**11.12.2010** Zmiana tras autobusów w rejonie Ronda Ofiar Katynia. Linia 172 skrócona do Azorów, linia 173 skierowana na Bronowice Małe oraz uruchomiona nowa linia tymczasowa nr 772 kursująca na trasie Bronowice Małe – Azory.

**Michał Wojtowicz,  
Hubert Waguła**

## TRAMWAJOWY PŁUG



Fot. T. Bielecki

Krakowskie MPK posiada w swojej flocie wozów technicznych dwa pługi wirnikowe, przebudowane z popularnych niegdyś wagonów typu „N”.

Podczas obfitych opadów śniegu, tramwaje te wysyłane są na miasto w celu odśnieżenia torowisk.

Oprócz nich do zimowych akcji wykorzystywane są tramwaje „przecieraki” (przeważnie wagony 105Na), które podczas nocnej przerwy w kursowaniu tramwajów, przecierają torowisko i sieć, zapobiegając jej oblodzeniu.

**Tomasz Bielecki**

## BILET PRZEZ TELEFON

Od 6 grudnia krakowscy pasażerowie mogą kupować bilety komunikacji miejskiej przez telefon.

Przy jego pomocy mogą nabyć wszystkie rodzaje biletów miejskich i aglomeracyjnych zarówno jedno jak i wieloprzejazdowych. Sprzedają nie są objęte jedynie bilety okresowe.

Bilety sprzedawane są przy pomocy systemu moBilet.

Żeby kupić bilet przez telefon w tym systemie trzeba wcześniej zarejestrować się w internecie na stronie [www.mobilet.pl](http://www.mobilet.pl) lub - jeszcze łatwiej wysłać SMS o treści „mobilet rej” pod numer 7037. W obu przypadkach otrzymamy na nasz telefon komórkowy specjalną, łatwą w obsłudze aplikację, za pomocą której

będziemy mogli nabywać bilety. Zapłacimy za nie poprzez swoje konto w systemie moBilet. Możemy na nie wcześniej przelać dowolną kwotę pieniędzy.

**Marek Gancarczyk**



Fot. T. Bielecki

## MPK S.A. WYRÓŻNIONE

Honorowym dyplomem im. Teodora Baranowskiego zostało wyróżnione Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. podczas jubileuszu 160 lat krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Przedsiębiorstwo nagrodzono za wdrażanie innowacyjnych rozwiązań komunikacyjnych. Przede wszystkim tych, które pomagają w podróżowaniu osobom niepełnosprawnym. Krakowskiego przewoźnika doceniono za niskopodłogowe pojazdy, system głosowego zapowiadania przystanków oraz elektroniczne tablice. Przy wręczaniu wyróżnień podkreślano także wysoką jakość krakowskiego taboru, który jest przyjazdy środowisku, m.in. dzięki najwyższej klasy silnikom spełniającym najwyższe europejskie normy.

**Marek Gancarczyk**

## STRAŻACY MPK NA TESTACH

W październiku Straż Pożarna MPK po raz kolejny wzięła udział w zawodach, które mają na celu sprawdzenie stanu wyszkolenia



Fot. T. Bielecki

członków Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej oraz stanu przygotowania sprzętu przeciwpożarowego. Zwycięzcą tych zawodów został zespół strażaków reprezentujących Stację Obsługi Autobusów z Płaszowa. Kolejne miejsce zajęła Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze i Stacja Obsługi Autobusów Bińczyce.

Strażacy rywalizowali w dwóch konkurencjach. Pierwsza polegała na likwidacji wycieku substancji ropopochodnych. Tu najlepsza okazała się drużyna z Woli Duchackiej. W konkurencjach bojowych załogi musiały na czas rozwinąć węże strażackie a następnie strumieniem wody obrócić specjalną tarczę oraz zrzucić puszkę.

**Władysław Żmuda**

## MAPKA Z PRZESIADKAMI

Wzorem innych miast europejskich MPK udostępniło swoim pasażerom mapki węzłów przesiadkowych. Obecnie istnieją trzy: Krakowskie Centrum Komunikacyjne, Bronowice Małe oraz rondo Mogilskie. Mapki te są dostępne na internetowej stronie przewoźnika. Ostatnia z trzech wyżej wymienionych została powieszona również na rondzie Mogilskim. W przygotowaniu są kolejne: rondo Grunwaldzkie, Krowdrza Górka oraz Mały Płaszów.

**Hubert Waguła**



Fot. T. Bielecki





– Od początku zależało nam na czymś wyjątkowym. Nie chcieliśmy zdjęć z Wawelem. W końcu wybraliśmy dwa miejsca: remizę strażacką i zajezdnię tramwajową w Podgórzu. To z niej mamy swoje najlepsze zdjęcie ślubne, które stoi na naszych biurkach – tłumaczy Ewelina.

Jak oboje przyznają absolutnie nie żałują swojej decyzji.

- My świetnie się przy tym bawiliśmy. A naszym znajomym zdjęcia bardzo się podobały. Wszyscy nam zazdrościli – dodaje.

Podobnie zrobiła inna para.

Marek i Magda (na zdjęciu na dole) na miejsce swoich ślubnych zdjęć także wybrali zajezdnię, z tą różnicą, że była to zajezdnia autobusowa na Woli Duchackiej.

## ZAJEZDNIĘ KUSZĄ AMATORÓW NIECODZIENNYCH ZDJĘĆ

Zajezdnia tramwajowa to już nie tylko miejsce, gdzie każdego dnia wagony są czyszczone i naprawiane. Coraz częściej to także miejsce, które kusi osoby szukające niecodziennych plenerów.

### Ślub nie z tej ziemi

Już nie jedna młoda para postanowiła do swoich ślubnych zdjęć pozować właśnie na terenie zajezdni. Tak zrobiła Ewelina ze swoim przyszłym mężem Maćkiem (na zdjęciu u góry i z prawej). Do szczęścia wystarczył im stary tramwaj z kasownikami, wajcha do przekładania torów i szyny na terenie zajezdni.



### Modelka w tramwaju

Coraz częściej teren zajezdni chcą też do swoich sesji wykorzystywać profesjonalne agencje reklamowe. Zajezdnia tramwajowa Podgórze już kilka razy gościła piękne i młode modelki, które pozowały do zdjęć w krakowskich tramwajach.

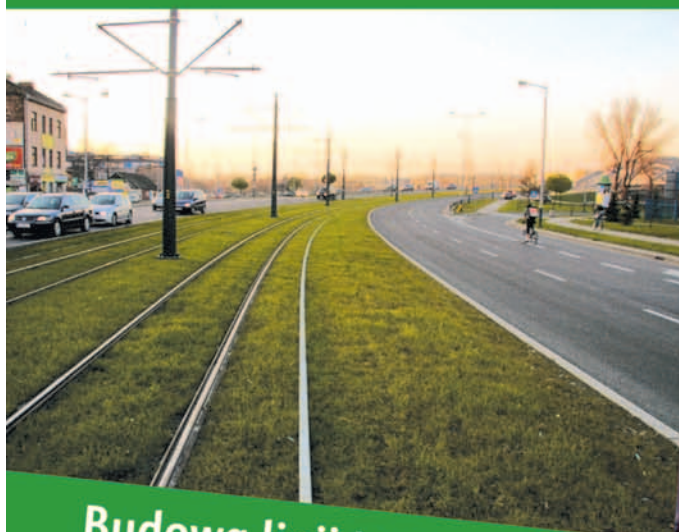
Trudno się więc dziwić, że grupy fotografów amatorów raz po raz pukają do bram krakowskiego MPK, by móc tam robić zdjęcia. Zorganizowany przez internetowy portal Moje Miasto Kraków Photo Day na terenie zajezdni w Podgórzu cieszył się niezwykłym zainteresowaniem. Wzięło w nim udział ponad 100 osób.

**Marek Gancarczyk**

*Fot. Marek Lasyk (2), Marian Lesiak (1)*



# Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II



**Budowa linii tramwajowej  
KST N-S etap IIA:  
Rondo Grzegorzec  
– Most Kotlarski – Klimeckiego  
– ul. Lipska wraz z przebudową  
pasa drogowego i budową  
ul. Kuklińskiego**



Od 18 listopada mieszkańcy południowo-wschodniej części Krakowa mogą cieszyć się szybszym i wygodniejszym połączeniem z centrum miasta. Dzięki wybudowaniu nowej linii tramwajowej i dwupasmowej ulicy Kuklińskiego, mogą odetchnąć z ulgą mieszkańcy przyzwyczajeni do korków na tej trasie. Mniejsze korki, szybszy i wygodniejszy dojazd – to korzyści, które już dziś mogą dostrzec wszyscy krakowianie.

**Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.**



**INFRASTRUKTURA  
I ŚRODOWISKO**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko