

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (39) 2011
styczeń - marzec



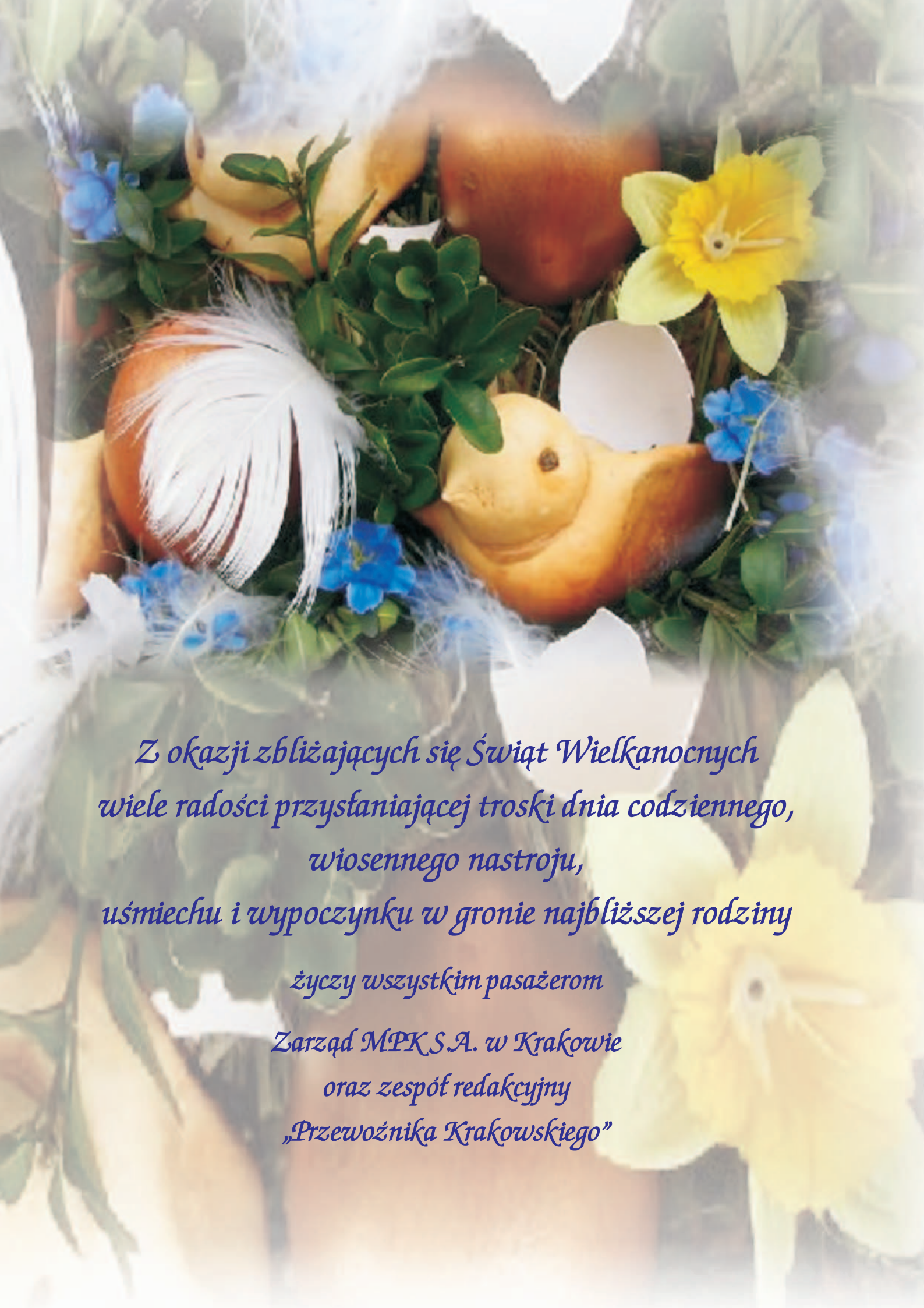
40-lecie pracy Juliana Pilszczka w MPK

Krakowska komunikacja znów najlepiej oceniana

Szukaj MPK na facebooku

W środku ekstra dodatek –
mapka
Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego





*Z okazji zbliżających się Świąt Wielkanocnych
wiele radości przysługującej troski dnia codziennego,
wiosennego nastroju,
uśmiechu i wypoczynku w gronie najbliższej rodziny*

życzy wszystkim pasażerom

Zarząd MPK S.A. w Krakowie

oraz zespół redakcyjny

„Przewoźnika Krakowskiego”

RADNI NIE POWINNI DECYDOWAĆ O BILETACH!

W Krakowie zaczęło brakować pieniędzy na komunikację miejską. W jednym z wywiadów telewizyjnych Joanna Niedziałkowska, dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, jednoznacznie stwierdziła, że sytuacja jest na tyle poważna, że albo szybko zostanie wprowadzona podwyżka cen biletów, albo trzeba będzie ograniczyć kursowanie tramwajów i autobusów.

Ja nie mam wątpliwości, kto ponosi za to odpowiedzialność. Są to niestety radni Miasta Krakowa, których sami wybieramy. Obserwując ich pomysły związane z taryfą biletową, mam wrażenie, że nie zdają sobie sprawy z konsekwencji swoich decyzji. Dla nich bilety komunikacji miejskiej to tylko i wyłącznie sposób na zdobywanie wyborców. No bo jak inaczej wytłumaczyć to, co radni zrobili pod koniec ubiegłego roku, tuż przed wyborami, kiedy to w ekspresowym tempie zdecydowali o przyznaniu rocznych ulgowych biletów za 94 zł dla emerytów i rencistów oraz bezpłatnych przejazdów dla amatorów teatru, filharmonii i opery?

Radni zapomnieli jednak, że każdy kij ma dwa końce. Z jednej strony na pewno przypodobali się kilkudziesięciu tysiącom emerytów i rencistów (być może dzięki ich głosom są nadal radnymi), ale z drugiej nie przewidzieli dramatycznych skutków swojej decyzji dla budżetu miasta. Szacuje się, że tylko przez trzy miesiące funkcjonowania nowej ulgi utracone wpływy ze sprzedaży biletów wyniosły prawie 22 mln zł! (Podkreślam, że są to straty budżetu miasta, nie MPK. Ani jedna złotówka wydana przez pasażerów na bilet nie trafia bezpośrednio do MPK).

Gdy już było wiadomo jak duże straty przynosi nowy bilet, wśród radnych pojawiły się głosy, że w Krakowie tych ulg jest za dużo. Niektórzy z nich nieśmiało zaczęli przebąkiwać o likwidacji biletu ulgowego dla emerytów i rencistów oraz darmowych przejazdów do opery, teatru i filharmonii. Oczywiście żaden z radnych nie zastanowił się nad efektami swojego głosowania przed wyborami. Dopiero świadomość, że nowe wybory są za cztery lata pomogła niektórym radnym wyciągnąć odpowiednie wnioski.

To właśnie dlatego uważam, że radni nie powinni decydować o cenach biletów. Im tak naprawdę zależy tylko na kolejnej kadencji, a nie na sprawnym zarządzaniu miastem. Swoimi decyzjami doprowadzili do tego, że w Krakowie mamy całą listę ulg i w efekcie brak środków na komunikację miejską. W dodatku często są to ulgi niesprawiedliwe, które często nie wiadomo z jakiego powodu jednym umożliwiają tańsze podróżowanie a innym nie.

A tak niewiele potrzeba, żeby bilety były tanie. Gdyby wszystkie ulgi zniknęły, każdy płaciłby za bilet tylko 1,50 zł a do kasy miasta każdego roku wpływałoby więcej pieniędzy niż kosztuje funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Krakowie przez rok.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Tomasz Bielecki – Nowy autobus Mercedesa
na linii nr 292

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.

W numerze:

Krakowska Komunikacja Miejska znów najlepsza – Marek Gancarczyk	5	Budowa linii tramwajowej na Kampus UJ – Adrian Obuchowicz	28
MPK ma nową stronę internetową – Marek Gancarczyk	6	Nowohucka już z dwoma pasami w każdym kierunku – Marek Gancarczyk	29
Warto polubić MPK – Marek Gancarczyk ...	8	Internet najlepszy na skargę – Anna Robak	30
Tramwajem przez historię Krakowa – Jan Adamski	10	Kontrolerzy biletów z nowymi uprawnieniami – Tadeusz Fiut	31
Rozwiązania komunikacyjne w europejskich miastach – Marek Gancarczyk	13	Główne założenia Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym – Marcin Gałan	32
Charakterystyka sieci komunikacyjnych w wybranych miastach europejskich i Krakowie – Tomasz Czauderna	13	Radni z Komisji Infrastruktury niewiele wiedzą o komunikacji – Marek Gancarczyk	34
Kolejne autobusy Mercedes Citaro w Krakowie – Ryszard Wróbel	17	Inspektorzy MPK ukończyli kurs samoobrony – Marek Gancarczyk	35
Zakończenie postępowania przetargowego na dostawę 100 autobusów – Ryszard Wróbel	18	System Zarządzania Spółką wobec zaleceń normy PN-EN ISO 9004:2010 – Dariusz Słomka, Krzysztof Gadek	36
W autobusach MPK przystanki zapowiada lektor – Piotr Podsadecki	19	Kalendarium – Michał Wójtowicz	38
40 lat minęło jak jeden dzień – Marek Gancarczyk	20	Nasz redakcyjny kolega już na emeryturze – Redakcja	39
Julian Pilszczek w MPK – Magdalena Dudziak	22	Rozamitości/W krzywym zwierciadle – Marek Gancarczyk, Tadeusz Pulczyński, Władysław Michalski, Magdalena Uran, Lilianna Jakiel, Hubert Waguła	40
Lata przemian w krakowskiej komunikacji – Jacek Kołodziej	23		
Stuletnim tramwajem na „Wesele” – Marek Gancarczyk	27		

KRAKOWSKA KOMUNIKACJA MIEJSKA ZNÓW NAJLEPSZA

Krakowska komunikacja miejska po raz kolejny została uznana za najlepszą komunikację w Polsce.



Fot. T. Bielecki

Pasażerowie docenili m.in. kulturę kierowców

Tym razem taką ocenę krakowskiej komunikacji zbiorowej nie wystawili eksperci (jak w przypadku rankingu magazynu Forbes, w którym Kraków zajął 9. miejsce na świecie). Komunikację oceniali bowiem sami pasażerowie. Badanie, które zleciła firma Deloitte, wykonał instytut badawczy Millward Brown SMG/KRC w grudniu ubiegłego roku.

Mimo, że był to miesiąc, w którym na krakowskich drogach panowały bardzo trudne warunki zimowe, funkcjonowanie krakowskiej komunikacji miejskiej zostało ocenione przez pasażerów bardzo wysoko. Jak wynika z raportu spośród 7 największych polskich miast najbardziej zadowolony z transportu publicznego są właśnie mieszkańcy Krakowa. W skali od 1 do 5, ocenili oni krakowskiego przewoźnika na 3,43. Gorzej pasażerowie ocenili 6 pozostałych miast. Krakowska komunikacja okazała się lepsza od Poznania (3,37), Gdańska (3,32), Warszawy (3,29), Wrocławia (3,19), Katowic (3,09) i Łodzi (2,91).

Tak wysoka pozycja krakowskiej komunikacji wśród innych polskich miast cieszy tym bardziej, że pasażerowie oceniali aż 9 istotnych cech publicznych środków transportu, takich jak: czystość i stan techniczny pojazdów, punktualność, kultura kierowców, położenie przystanków, łatwość przesiadki między różnymi środkami komunikacji miejskiej, trasy linii, ceny biletów i kart miejskich oraz dostępność miejsc siedzących i tłok.

Z raportu wynika, że krakowską komunikację pasażerowie cenią sobie przede wszystkim za czystość pojazdów, stan techniczny pojazdów, punktualność, kulturę kierowców i ceny biletów. W każdej z tych kategorii komunikacja miejska w Krakowie uzyskała najwyższą spośród pozostałych polskich miast ocenę. Słabiej pasażerowie ocenili tylko dostępność miejsc siedzących.

Jak wykazały badania z cen biletów niezadowolony są mieszkańcy Poznania i Łodzi. To dziwi, ponieważ w miastach tych od wielu lat funkcjonuje taryfa czasowa. Okazuje się jednak, że nie do końca odpowiada ona pasażerom. Jest to na pewno bardzo ważna informacja dla osób odpowiedzialnych za krakowski transport, w kontekście wypowiedzi osób domagających się wprowadzenia taryfy czasowej

również w Krakowie. Warto także podkreślić, że 70 proc. pasażerów korzystających z komunikacji publicznej w Krakowie kupuje bilety okresowe zapisywane na Krakowskiej Karcie Miejskiej, które są jednymi z najtańszych w Polsce. Na pewno opinia tej grupy pasażerów, zadowolonych z Krakowskiej Karty Miejskiej zadecydowała o tak dobrym wyniku Krakowa.

Raport badający zadowolenie z transportu zbiorowego zawiera także cenną informację statystyczną. Wynika z niego, że z usług krakowskiego przewoźnika korzysta 67 proc. mieszkańców. To także wskazuje na zadowolenie krakowian z jakości transportu publicznego w Krakowie. Oznacza to bowiem, że krakowskie tramwaje i autobusy wygrywają z transportem indywidualnym i krakowianie chcąc szybko i wygodnie poruszać się po mieście decydują się zostawić samochód i skorzystać z komunikacji publicznej.

Być może jest tak m.in. ze względu na bus-pasy, których w Krakowie cały czas przybywa. Jak wynika z raportu prawie 50 proc. mieszkańców Krakowa uważa, że poprawiły one ruch w mieście.

Jako ciekawostkę warto przytoczyć dane raportu o tym, co skłania mieszkańców Krakowa do korzystania z samochodów osobowych kosztem komunikacji zbiorowej. Okazuje się, że tym powodem jest logistyka związana z przewozem dzieci.

Marek Gancarczyk

dzo wygodne rozwiązanie dla tych, którzy chcą być na bieżąco z wszystkimi zmianami komunikacyjnymi. Nowa usługa na pewno pomoże także wszystkim firmom. Każda nowa wiadomość o przetargu, która zostanie wpisana na stronę MPK zostanie jednocześnie wysłana na skrzynkę mailową. Newsletter to także znakomity sposób, aby wiedzieć co ciekawego dzieje się u krakowskiego przewoźnika. Każdy zarejestrowany pasażer dowie się dzięki niemu m.in. o każdym zakupie nowego taboru tramwajowego i autobusowego, atrakcjach organizowanych przez MPK dla pasażerów czy też o inwestycjach realizowanych przez krakowskiego przewoźnika.

i niemieckim. Pasażerowie nie znający języka znajdują tam informację m.in. o tym czym zajmuje się krakowski przewoźnik oraz o biletach komunikacji miejskiej funkcjonujących w Krakowie, w tym także o Krakowskiej Karcie Miejskiej.

Marek Gancarczyk

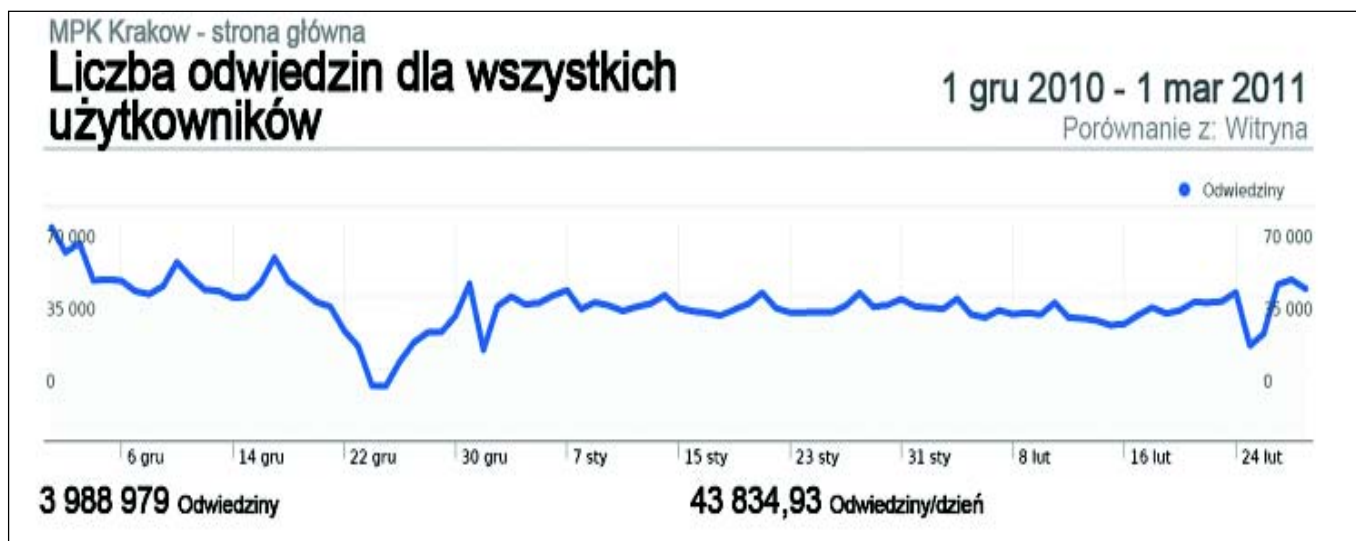


PO ANGIELSKU I NIEMIECKU

Tworząc nowy portal nie można było zapomnieć o milionach turystów, którzy każdego roku przyjeżdżają do Krakowa. To dla nich zostały stworzone dwie wersje językowe strony, w języku angielskim

W zamierzeniu portal jest zbudowany z pięciu stron WWW takich jak: strona główna MPK, biuletyn informacji publicznej, projekty unijne, strona działu reklama, krakowska karta miejska, z tym że 4 ostatnie przyjmują strukturę multisites tzn. dane zawarte w danym podportalu są wykorzystane na stronie głównej bez ponownego wprowadzania do CMS w formie zajawek. Portal jest wzbogacony o wiele nowych funkcjonalności m.in. o aplikacje, która ukazuje komunikaty on-line (zmiany rozkładów jazdy, utrudnienia ruchu), wirtualny spacer po taborze, szereg multimediów (w tym galerie internautów, e-kartki), nową formułę (zawierającą status) prezentowania przetargów wraz z tablicą ogłoszeń oraz moduł pozwalający na zamieszczanie reklam w obrębie całego portalu. Wybrane treści stron w oparciu o nowy CMS zostały przetłumaczone na język angielski oraz niemiecki wraz z nowym layoutem graficznym. Strona powstała również w wersji tekstowej dla urządzeń mobilnych. Ze stroną główną MPK S.A. zostaną zintegrowane nowopowstające już elementy takie jak: wyszukiwarka połączeń w oparciu o Google Maps oraz rozkłady jazdy (obecnie została uruchomiona procedura mająca na celu powstanie jeszcze bardziej rozbudowanej wyszukiwarka wraz modulem zamieszczenia reklam). Warto także dodać iż portal po uruchomieniu zyskał na popularności i w okresie od 1.10.2010 – 28.02.2011 (dane wg. Google Analytics) liczba odwiedzin osiągnęła 4 mln użytkowników.

Paweł Musiał





Informacje MPK na facebooku można sprawdzić zawsze, nawet jadąc tramwajem. Wystarczy komórka i dostęp do Internetu.

WARTO POLUBIĆ MPK

Przycisk z kciukiem uniesionym do góry i hasłem „Lubię to” na stronie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie kliknęło już prawie 1,5 tysiąca osób. Tych, którzy jeszcze tego nie zrobili zachęcam, żeby jak najszybciej dołączyli do tej grupy. Naprawdę warto.

SZYBKA INFORMACJA

Tomek lubi być na bieżąco i wiedzieć co dzieje się na mieście. Najbardziej denerwowały go takie sytuacje, gdy wychodził z domu, przychodził na przystanek i dopiero tam dowiadywał się o tym, że tramwaj nie przyjedzie. Teraz takie sytuacje już mu się nie przytrafiają. A wszystko dzięki temu, że pewnego dnia trafił na facebooka prowadzonego przez krakowskiego przewoźnika. Tu znalazł wszystko co chciał wiedzieć o komunikacji.

- Najlepsze na facebooku jest to, że są tam informacje o każdym większym zakłóceniu w komunikacji. Ja najczęściej korzystam z tramwajów, więc zależy mi na informacjach, które ich dotyczą a na facebooku mogę je łatwo znaleźć – opowiada Tomek.

Podobnie do Tomka myśli wiele innych osób. Informacja o utrudnieniach wpisana na facebooku zawsze ma swoich fanów i prawie zawsze jest komentowana. I trudno się temu dziwić. Na stronie facebooka jest bowiem wpisywany dokładny czas, w którym pojawiły się problemy komunikacyjne, jest podana informacja o objazdach i uruchomionej komunikacji zastępczej a także dokładny czas, w którym te trudności się zakończyły.

SKOMENTUJ, WYRAŹ SWOJE ZDANIE

Zaletą facebooka MPK SA jest nie tylko szybki

dostęp do informacji o kłopotach komunikacyjnych na krakowskich ulicach. To także możliwość przeczytania wszystkich komunikatów dotyczących planowanych przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu zmian w komunikacji. Użytkownicy facebooka na bieżąco są informowani o remontach i związanych z tym trudnościach, nowych połączeniach czy też zmianach w rozkładzie jazdy. Te same informacje można przeczytać na stronie MPK SA, ale tylko na facebooku można je skomentować. A to właśnie najbardziej lubi Justyna.

- Zawsze mam własne zdanie i lubię je wyrazić. Jeżeli coś mi się nie podoba na facebooku mogę to napisać. Dla mnie super – dodaje Justyna.

ZGŁOŚ PROBLEM, ZADAJ PYTANIE

Kontakt z pasażerami na facebooku przynosi korzyści obu stronom. Użytkownicy są informowani o wszystkich zmianach i utrudnieniach, a krakowski przewoźnik ma możliwość poznania ich zdania na różne tematy. Co więcej facebooku jest także świetną drogą do tego, by zgłosić do MPK uwagi i swoje spostrzeżenia. Bardzo cenną informacją są dla nas wszystkie opinie pasażerów wpisywane na stronie facebooka. Wszystkie są przekazywane do odpowiednich działów i analizowane. Tak niewiele potrzeba, żeby to zrobić. Wystarczy to tylko polubić.

Marek Gancarczyk

MPK SA na facebooku w kwietniu 2011 roku:

1645 aktywnych użytkowników miesięcznie
1401 osób to lubi
1307 odwiedzających każdego tygodnia

„13 PRZYSTANKÓW, 13 POMYSŁÓW”

– znany polski kompozytor w filmie „Solo”
opowiada o krakowskich tramwajach

Tramwaje jako źródło inspiracji muzycznej, ale też stały element codziennej rzeczywistości. Bogusław Schaeffer – artysta i kompozytor, opowiada o swojej bogatej muzycznej karierze, i o tym jaki wpływ na jego życie miały i mają...tramwaje.

Z komunikacji miejskiej, zarówno w Krakowie, jak i w wielu światowych metropoliach korzystają codziennie miliony podróżnych. W przekroju społecznym to ludzie o niejednorodnym statusie kulturowym i ekonomicznym. Większość z nich to osoby jadące do pracy, szkoły, na uczelnie, bądź wracające do domu po intensywnym dniu zajęć. W drodze spotykają dziesiątki ludzi, są świadkami sytuacji czasem zabawnych, ale i niekoniecznie miłych. Są wśród nich artyści, dziennikarze, dla których jazda tramwajem, autobusem, stała się inspiracją do tworzenia: muzyki, publicystyki czy filmów. Produkcje takie jak „Speer”, czy „Taking of Pelham 1 2 3”, znane są na całym świecie. Podobnie sytuacja ma się w przypadku masowych imprez z udziałem tramwajów czy autobusów – przy czym zasięg ich jest oczywiście bardziej lokalny. Nieco starszym pasażerom cisną się też na usta słowa popularnych piosenek: „Czerwony autobus...”, „Kiedy rano jadę osiemnastką...”. Lecz co ciekawe jazda tramwajem może być też źródłem natchnienia, inspiracji twórczej do powstania muzyki poważnej. Tak stało się w przypadku znanego polskiego kompozytora Bogusława Schaeffera.

Muzyka tego urodzonego w 1929 roku, we Lwowie kompozytora znana jest na całym świecie, od Nowego Jorku, przez Sydney po Paryż. Jego sukcesy to liczne nagrody i wyróżnienia. Przez lata związany był z krakowską filharmonią im. Karola Szymanowskiego. Pracował ponadto jako wykładowca na Uniwersytecie Jagiellońskim, w krakowskiej Akademii Muzycznej, uczył także kompozycji w austriackim Salzburgu. W tym miejscu istotnie staje się posta-

wienie pytania: „Jaki związek może mieć ten wybitny artysta z jednym, z najpopularniejszych środków transportu publicznego – tramwajem? Odpowiedź na to pytanie można znaleźć, oglądając film pt. „Solo”.

Produkcja ta powstała w 2007 roku. Jej reżyserem jest Maciej Pisarek, zaś odtwórcą głównej roli - profesor Bogusław Schaeffer. Ów 55 minutowy obraz, to filmowy portret artysty. Pokazuje kompozytora przy pracy, w domu, na spacerze, w podróży. Film przedstawia także jego codzienną drogę, z miejsca zamieszkania do Śródmieścia. Twórca tak o niej mówi: „Z miejsca gdzie mieszkam, do centrum Krakowa jest 13 przystanków, 13 pomysłów, w tramwaju siedzę więc z notesem i komponuję podczas jazdy”. Dla wielu może być to zaskoczeniem, iż jazda tramwajem, wydawane przez pojazd dźwięki, odgłosy otoczenia, mogą stać się inspiracją do tworzenia muzyki. I niektórzy mogą bronić się, że coś tak ekspresyjnego jak muzyka nie daje się zasufladkować, mogą także bronić się przed tym, że muzyka brzmi wszędzie. Bogusław Schaeffer, jadąc tramwajem słucha dochodzących doń dźwięków, obserwuje otoczenie – komponuje. Przez film „Solo” cały czas przewijają się krakowskie tramwaje, ich ujęcia w różnych rejonach miasta, o różnych porach dnia i nocy. Poruszają się, tworząc harmonijną całość z muzyką Schaeffera, która wyzwala ich nowy obraz. Każdy z nich czy to Bombardier, czy E1, czy Konstal 105Na, cechuje inna specyfika, w każdym można stworzyć nowy, niepowtarzalny utwór.

Osobom, które oglądały bądź będą oglądać film „Solo” szczególnie zapadną w pamięci słowa mistrza: „Quattro Movimenti skomponowałem w 1957 roku, potem dostałem za to nawet jakieś nagrody. Już wtedy uważałem, że wszystko co w muzyce jest możliwe jest muzyką”. Z wypowiedzi artysty wynika, że tramwaje związane są zarówno z jego życiem jak i twórczością. Co ciekawe w filmie „Solo” obserwujemy te pojazdy – jeżdżące nie tylko po ulicach Krakowa, ale także Lwowa. Bogusław Schaeffer przyznaje, iż tramwaje to ważna część jego życia: „Tak tramwaje są mi bliskie”. Z nutą nostalgii wspomina czasy, kiedy jeździł nimi wspólnie z ojcem po Lwowie. Największe jednak wrażenie zrobił na nim tramwaj w Zagrzebiu, który nie miał świateł i motorniczy nieustannie dzwonił, żeby go było słyhać.

Bogusław Schaeffer – profesor, prawdziwy twórca, kompozytor nowoczesnej muzyki, wielki miłośnik tramwajów, który w zgiełku ulicy, gwarze ludzkich rozmów, odnaleźć potrafi piękno, różnorodność dźwięków, dynamikę doznań od uderzenia kropli deszczu po łoskot mijających się pojazdów. I jak niewielu artystów potrafi komponować w różnych miejscach, nawet takich jak tramwaj: „W tramwaju siedzę więc i komponuję”.

Jan Adamski



Fot. T. Bielecki

Tramwaj to nie tylko środek transportu, ale czasami także natchnienie dla artystów

TRAMWAJEM PRZEZ HISTORIĘ KRAKOWA

Rozpoczynamy cykl artykułów, w których zabierzemy naszych czytelników w podróż po zabytkowym Krakowie. A będziemy ten Kraków oglądać z za szyby tramwaju. Na początek z tramwaju linii nr 2

Przejazd tramwajem, autobusem może być pomysłem na poznanie miasta, na zdobycie nowej wiedzy. Może przerwać monotonię, zdenerwowanie, które często towarzyszą nam w drodze do pracy, szkoły bądź przy załatwianiu codziennych, zwykłych spraw. Czy to jest możliwe, aby z takiej drogi czerpać przyjemność, jakąś inspirację? Spróbujmy się o tym przekonać.



Fot. T. Bielecki

Kompleks sakralny klasztoru sióstr Norbertanek

Trasa „dwójki” prowadzi z Salwatora na pętlę w Rakowicach. Obejmuje ona ściśle centrum, wzdłuż niej jest wiele obiektów przykuwających uwagę, oraz bogactwo zabytków. Naszą podróż „dwójką” rozpoczynamy na pętli Salwator. Cała dzielnica jeszcze w 1910 roku była autonomiczną częścią Krakowa i nazywana była Zwierzyńcem. Kres temu położył ówczesny prezydent miasta Juliusz Leo, zmieniając jej nazwę na Salwator (od znajdującego się tutaj kościoła Najświętszego Salwatora). Z okien tramwaju widzimy olbrzymi kompleks sakralny klasztoru sióstr Norbertanek wraz z kościołami św. Augustyna i św. Jana Chrzciciela. Obiekt powstał w XII wieku, zniszczony podczas najazdu Tatarów w 1241, obecny barokowy wygląd uzyskał w XVII wieku. Znajduje się w nim m. in. grób błogosławionej Bronisławy, oraz płyta poświęcona papieżowi Janowi Pawłowi II, który przebywał tutaj w 1979 roku.

Motorniczy dał sygnał do odjazdu, zaraz ruszamy, a ja jeszcze dodam, że właśnie z dziedzińca klasztoru Panien Zwierzynieckich wyrusza rokrocznie w oktawę Bożego Ciała wielobarwny orszak Lajkonika (ponoć dotknięcie jego buławą przynosi szczęście!). Z Klasztorem Norbertanek wiąże się też

słynny Emaus – zabawa połączona z odpustem odbywająca się w Poniedziałek Wielkanocny. Jedziemy ulicą Tadeusza Kościuszki. Na wysokości przystanku „Komorowskiego” znajduje się jedna z ciekawszych budowli na Salwatorze - Dworek Łowczego. Dom ten stanął na miejscu dawnego zameczku królewskiego - miejsca wypoczynku i przygotowań do łowów naszych królów, stąd też pochodzi jego



Dworek Łowczego

nazwa. Dziś w tej ponad 300-letniej budowli ma swą siedzibę wydawnictwo „Znak”.

Mijamy skrzyżowanie ul. Kościuszki z aleją Kraśińskiego i wjeżdżamy w ulicę Zwierzyniecką. Do dziś zachowała ona swój reprezentacyjny charakter. Tu też pod nr 1 znajduje się najważniejsza i jedna z największych sal koncertowych Krakowa, a mianowicie Filharmonia im. Karola Szymanowskiego. Budynek z przeznaczeniem na Dom Katolicki powstawał w latach 1928-1930. Zaś pierwszy inaugu-



Filharmonia Krakowska

racyjny koncert orkiestry Filharmonii odbył się 3 stycznia 1945 roku. Po dziś dzień jej drzwi są szeroko otwarte zwłaszcza dla koneserów muzyki klasycznej.

Ostry zakręt w lewo i tramwaj wiezie nas wzdłuż krakowskich Plant. „Plantacje”, jak nazywali je krakowianie, powstały po zburzeniu fortyfikacji miejskich na początku XIX wieku z inicjatywy Feliksa Radwańskiego i Floriana Straszewskiego. To oni zamienili ten zaniedbany teren w zielone płuca miasta. Mija chwila i przejeżdżamy obok Collegium Novum Uniwersytetu Jagiellońskiego. Gmach wzniesiono w latach 1883-1887 wg projektu Feliksa Książarskiego. Fasada budynku przyozdobiona jest herbami uniwersytetu i jego dobrodziejów. Uczelnia jest nie tylko najstarszą w Polsce, ale do dziś jedną z najbardziej renomowanych szkół wyższych. Po dwóch minutach dojeżdżamy do skrzyżowania ulic: Podwale, Karmelickiej i Dunajewskiego. Na Podwalu warto zajrzeć do księgarni naukowej, zaś na roku Karmelickiej i Krupniczej stoi budynek Teatru Bagatela. Nie ma on co prawda tak wspaniałej historii jak Teatru Słowackiego czy Stary, lecz należy do tych bardziej znanych w Krakowie. Powstał tuż po I wojnie światowej z inicjatywy Mariana Dąbrowskiego - dziennikarza i publicysty. Szybko zdobył popularność wśród mieszkańców. Pożar teatru, oraz trudna sytuacja ekonomiczno-gospodarcza związana z krachem na nowojorskiej giełdzie sprawiły, że przez blisko 20 lat mieściło się tu jedno z najelegantszych kin w Krakowie. Później teatr wznowił swą działalność pod nazwą „Rozmaitości”, a w 1970 roku powrócono do nazwy „Bagatela”. Na ulicy Dunajewskiego mijamy znany wielu krakowianom budynek PZU, a w nim dużo mniej znane Muzeum Ubezpieczeń.



„Florianka”

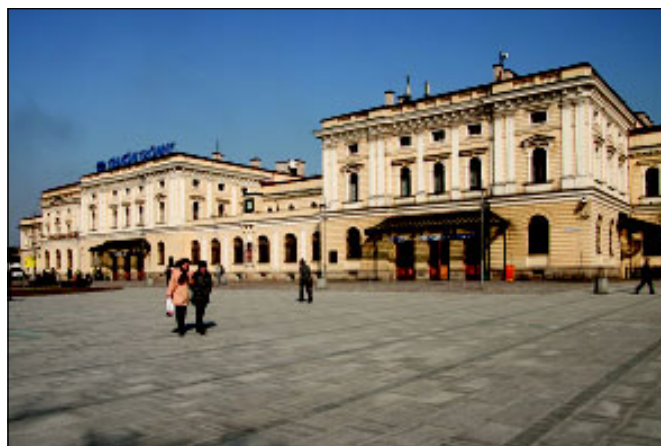
Po przeciwnej stronie spośród drzew wylania się bryła Pałacu Sztuki zbudowanego w 1901 roku wg projektu Franciszka Mączyńskiego. Budynek zdobi fryz Jacka Malczewskiego i popiersia ludzi sztuki – wśród nich najokazalsze Stanisława Wyspiańskiego. Przy zbiegu ulic Dunajewskiego i Basztowej, znaj-



Pomnik Tadeusza Rejtana

duje się niewielki skwerek, a na nim pomnik Tadeusza Rejtana zrekonstruowany na obchody 750-lecia lokacji miasta w 2007 roku.

Ulica Basztowa to jedna z najczęściej uczęszczanych arterii Krakowa. Nic więc dziwnego, że w naszej „dwójce” zrobiło się tłoczniej, ale to też są uroki życia w tak znanej aglomeracji miejskiej. Lecz zamiast tych dywagacji warto spojrzeć teraz w lewo na siedzibę dawnego Towarzystwa Ubezpieczeń - „Floriankę”, zwieńczoną pomnikiem św. Floriana. W 1947 roku budynek przejęła Akademia Muzyczna, a dziś mieści się tu Liceum Muzyczne im. Fryderyka Chopina. Dojeżdżamy do przystanku „Basztowa LOT” i tu możemy chwilę dłużej podziwiać architekturę gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej – słynnego domu „Pod Globusem”. Zainteresowani mogą też skorzystać z zakupów na nieodległym targowisku Stary Kleparz lub wstąpić do biura LOT-u.



Budynek Dworca PKP

My rezygnujemy jednak z zakupów i dalekich podróży i kontynuujemy naszą drogę. Mijamy właśnie dwa wyjątkowe obiekty grodu Kraka – rozpoznawalne prawie na całym świecie: z prawej Barbakan, a z lewej Plac Matejki ze słynnym pomnikiem Grunwaldzkim. Zbliżamy się do najważniejszego punktu przesiadkowego w Krakowie, przystanku „Dworzec Główny”. Z okien tramwaju widzimy nowoczesne budynki Galerii Krakowskiej, hotelu Andels i budynek dworca zbudowany w 1844 roku, który do dziś zachował dawny charakter i styl. Przejeżdżamy pod wiaduktem kolejowym i kontynuujemy naszą podróż ulicą Lubicz, przy której znajduje się Ogród Strzelecki i siedziba Bractwa Kurkowego.



Kościół Karmelitów Bosych

Po chwili tramwaj skręca w lewo w ulicę Rakowicką, która oficjalnie uzyskała tą nazwę w 1912 roku. Tu gdzie dziś jest skrzyżowanie z ulicą Lubomirskiego jeszcze w XIX wieku była granica miasta. Na początku XX wieku zbudowano przy ulicy Rakowickiej Kościół Karmelitów Bosych. Na fasadzie budynku umieszczona jest płyta ku czci św. Brata Alberta i św. Rafała Kalinowskiego. Po prawej stronie mijamy Uniwersytet Ekonomiczny. Potężny gmach wzniesiono pod koniec XIX wieku. Była to fundacja księcia Aleksandra Lubomirskiego dla chłopców potrzebujących opieki. Mimo zaangażowania fundatora budynek tylko przez kilka lat pełnił pierwotną funkcję. Z czasem przejął obowiązki szpitala, potem stacjonowało w nim wojsko. Od 1952 roku objęli go we władanie studenci – przyszli ekonomiści. Po 20 minutach podróży dojeżdżamy do



Uniwersytet Ekonomiczny

pętli przy Cmentarzu Rakowickim. Po jej lewej stronie znajduje się najslynniejszy krakowski cmentarz powstały w 1802 roku. Jego teren był wielokrotnie powiększany i dziś zajmuje 42 ha powierzchni. W 1976 wpisany został do rejestru zabytków, jest największą krakowską nekropolią. Pochowano tu wielu znakomitych obywateli miasta. Wśród nich znajdziemy takie nazwiska jak: Józef Dietl, Juliusz Leo, Karol Estreicher, Jan Matejko, a także groby weteranów powstań, legionistów, ludzi nauki i kultury. Tu również spoczywają rodzice i brat papieża Jana Pawła II, a także sławy dzisiejszych czasów: Marek Grechuta czy Piotr Skrzynecki.



Cmentarz Rakowicki

W tym miejscu kończy się trasa „dwójki”, tak więc i nasza podróż ulicami miasta, jego wielkiej tradycji i historii. W następnym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” będziemy podróżować - Linia 4 - z Bronowic Małych na Wzgórza Krzesławickie.

Jan Adamski

ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE W EUROPEJSKICH MIASTACH

Od kilku miesięcy w Krakowie toczy się dyskusja o komunikacji miejskiej, a właściwie o jej poprawianiu. Do tej dyskusji włączył się m.in. „Dziennik Polski”, w którym publikowane były propozycje mieszkańców miasta ulepszenia krakowskiej komunikacji. Część z tych propozycji była próbą bezkrytycznego skopiowania i przeniesienia do Krakowa rozwiązań z niektórych europejskich miast. Osoby, które to zaproponowały zapomniały jednak wziąć pod uwagę specyfikę każdego z miast i różnice między nimi. Nie wszystko bowiem, co świetnie funkcjonuje w Wiedniu czy Pradze sprawdziłoby się w Krakowie. Trudno sobie także wyobrazić, że od teraz zgodnie z propozycjami niektórych osób zaczniemy naśladować Bułgarów czy Rumunów, albo, że przeniesiemy na ulice Krakowa rozwiązania mieszkańców Szanghaju. Dla przykładu, jak jest to czasem nierealne niech posłuży propozycja jednego z czytelników „Dziennika Polskiego”, który zastanawiając się nad tym jak poprawić dojazd z Bronowic do centrum miasta doszedł do wniosku, że świetnym rozwiązaniem byłoby uruchomienie na trasie od Teatru Bagatela do Bronowic jednej linii tramwajowej, która kursowałaby co 3 minuty. Linia miałaby być obsługiwana przez tramwaje dwukierunkowe zawracające przy Teatrze Bagatela. Obok teatru miałyby też powstać



specjalne, zadaszone perony, przy których tramwaje czekałby na pasażerów.

Czy warto naśladować inne Europejskie miasta? Czy rzeczywiście te rozwiązania, przeniesione na warunki krakowskie usprawniłyby komunikację? Odpowiedzi w naszej charakterystyce.

Marek Gancarczyk

CHARAKTERYSTYKA SIECI KOMUNIKACYJNYCH W WYBRANYCH MIASTACH EUROPEJSKICH I KRAKOWIE

DREZNO

Jest to miasto liczące ponad 520 tysięcy mieszkańców (wyludnione po upadku NRD) i zajmujące powierzchnię 328 km² (taką samą jak Kraków).

Sieć komunikacji szynowej to bardzo gęsta i rozległa sieć tramwajowa licząca 133 km obejmująca również 3 linie podmiejskie (4, 7, 8).

Podobnie jak w Krakowie i Pradze, a w przeciwieństwie do Wiednia nie ma pełni – dworców tramwajowych w centrum miasta.

Sieć kolejowa jest włączona do obsługi miasta, jednak ze względu na jej położenie i gęstość nie odgrywa tak wielkiej roli w Wiedniu poza linią średnicową.

Jeśli chodzi o częstotliwości to 12 linii tramwajowych kursuje z częstotliwością 10' – tak jak w Kra-

kowie. W Centrum miasta większość tras tramwajowych przebiega po jezdniach, jednak poza Centrum liczne odcinki to „szybki tramwaj”.

System taryfowy: bilet godzinny 2 EURO (7,90zł), dzienny 5 EURO (19,75zł) – obowiązują również promocyjne niemieckie bilety regionalne – 18 EURO cały land – wszystkie linie komunikacyjne od 9 rano do 3 rano następnego dnia.

Autobusy zwykle nie dublują tramwajów.

Podsumowując: Sieć tramwajowa Drezna ma pewne podobieństwa do krakowskiej lecz jest znacznie bardziej spójna i lepiej pokrywająca miasto. Ponadto ze względu na mniejszą gęstość zaludnienia i bardziej rozproszoną zabudowę poszczególne ciągi obsługują mniejsze potoki pasażerskie. Z tego względu w centrum nie ma konieczności prowadzenia wielu, np. dziewięciu linii po jednym odcinku.

BUDAPESZT

Jest to miasto liczące 1,75 miliona mieszkańców i zajmujące powierzchnię 525 km².

Sieć komunikacji szynowej to 2 linie metra i jedna linia pseudometra (Foldalati), 1 linia metra w budowie, 3 linie (całkowicie oddzielne) podmiejskiej kolei HEV, sieć tramwajowa oraz trolejbusowa (obsługująca stosunkowo niewielki obszar miasta).

Interesująca nas sieć tramwajowa jest dość rozległa – ponad 140km, jednak dość chaotyczna, całkowicie niespójna, znacznie ograniczona w latach 70-tych i 80-tych. Ostatnio dokonano jedynie niewielkiej rozbudowy, większe plany poprawienia spójności poprzez rozbudowę i odbudowę niektórych odcinków nie mogą doczekać się realizacji z powodu kryzysu. Większość końcówek nie posiada pętli, co zmniejsza ich przepustowość.

Rażące są przypadki, gdy dwa odcinki dochodzące do jednego skrzyżowania nie są połączone nawet technicznie (linia 17 oraz wiązka linii 4,6). W ostatnich latach połączono sieć w węzle Orszéger-Tere oraz połączono technicznie trasy linii: 2 oraz 4, 6.

Jeśli chodzi o częstotliwości to rzeczywiście linie 4, 6 kursują naprzemiennie co 2 minuty i są obsługiwane wagonami Combino o długości 52m (od-

powiednik 4*105N), zaś linia 1 i 1V kursują co 4 min i jest obsługiwana składem 3* Tatra T5c (odpowiednik 3*105N), składy 3*T5c kursują jeszcze na linii 14.

Pozostałe linie kursują z mniejszymi częstotliwościami, a ich układ niestety zmusza do częstych przesiadek. Ostatnio połączono niektóre linie wydłużając ich trasy.

System taryfowy jest wybitnie **nieprzesiadkowy i nieprzyjazny**: bilety jednoprzejazdowe nie uprawniają do przesiadek – cena 320 Forintów (4,67 zł), dwuprzejazdowy 490 Forintów (7,15 zł), a bilet dzienny to 1550 Forintów (22,60 zł). Dodać należy, że płace węgierskie nie są wyższe od polskich!

Niestety jest jeszcze bardzo wiele odcinków, gdzie autobusy dublują tramwaje.

Podsumowując: Sieć komunikacyjna Budapesztu nie może być w żadnym przypadku przykładem do naśladowania dla Krakowa ze względu na znaczne różnice wielkości miast, a także ze względu na system komunikacyjny – taryfowy, który jest znacznie gorszy od krakowskiego.

WIEDŃ

Jest to miasto liczące ponad 1,6 miliona mieszkańców i zajmujące powierzchnię 453 km². Sieć komunikacji szynowej to 4 linie metra i jedna linia metra lekkiego U6 oraz sieć tramwajowa.

Interesująca nas sieć tramwajowa jest dość rozległa (172km), dość spójna z wyjątkiem drugiej strony Dunaju. Tramwaje jeżdżą tylko przez 1 most i dalej rozjeżdżają się promieniście. Ostatnio dokonano zarówno rozbudowy sieci tramwajowej, jak i likwidacji niektórych odcinków w związku z rozbudową metra. Liczne są pętle – dworcami tramwajowymi w centrum miasta.

Obsługę miasta zapewnia również średnicowa linia kolejowa oraz inne linie kolejowe, na których obowiązuje miejski system taryfowy.

Jeśli chodzi o częstotliwości to rzeczywiście linie tramwajowe kursują z dużymi częstotliwościami, ale zwykle tylko do centrum miasta, konieczne są wielokrotne przesiadki. W 2008 roku podjęto próby korekty przebiegu linii w centrum miasta – udało się **połączyć kilka linii** – dalsze zmiany zablokował opór społeczny.

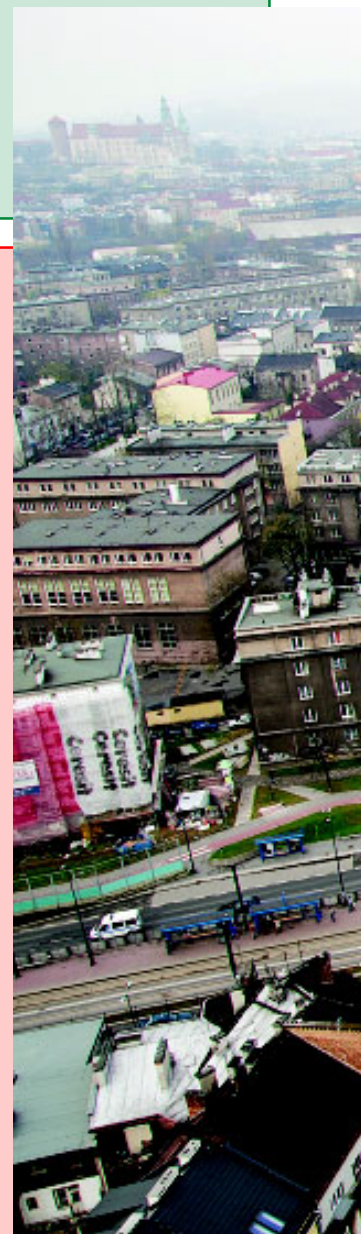
Niestety większość tras tramwajowych przebiega po jezdniach, gęsto ułożone są „nieprzyjazne” sygnalizacje świetlne. Dlatego też tramwaje w Wied-

niu są w większości bardzo powolne i często obsługują tylko relacje lokalne. Wyjątek w centrum to linia 18 przebiegająca częściowo w tunelu).

System taryfowy jest nastawiony na przesiadki: bilety jednokierunkowe 1,80 EURO (7,10 zł) uprawniają do przesiadek, a bilet dzienny (ważny 8-20h) to 4,60 EURO (18 zł), 24 godzinny to 5,70 EURO (22,50zł).

Autobusy zwykle nie dublują tramwajów.

Podsumowując: Sieć komunikacyjna Wiednia nie może być również przykładem do naśladowania dla Krakowa ze względu na znaczne różnice wielkości miast. Ponadto tramwaje wiedeńskie kursujące w większości po ulicach typu Karmelickiej czy Zwierzynieckiej są znacznie wolniejsze od krakowskich.



PRAGA

Jest to miasto liczące ponad 1,2 miliona mieszkańców i zajmujące powierzchnię 496 km². Sieć komunikacji szynowej to 3 linie metra (stałe w rozbudowie) oraz sieć tramwajowa licząca 142 km.

Interesująca nas sieć tramwajowa jest dość rozległa i spójna. W latach 70-tych po uruchomieniu metra zredukowano ją głównie w rejonach obsługiwanych przez metro, ale od lat 90-tych trwa systematyczna i znacząca rozbudowa. Podobnie jak w Krakowie, a w przeciwieństwie do Wiednia nie ma pętli – dworców tramwajowych w Centrum miasta.

Sieć kolejowa jest włączona do obsługi miasta, jednak ze względu na jej położenie i charakterystykę (kręte niezelektryfikowane linie w górzystym terenie) nie odgrywa tak wielkiej roli jak w Wiedniu.

Jeśli chodzi o częstotliwości to linie tramwajowe kursują z dużą częstotliwością 8 minut z wyjątkiem linii 9 i 22 kursujących co 4 minuty. W centrum miasta większość tras tramwajowych przebiega po jezdniach, jednak poza centrum liczne odcinki to „szybki tramwaj”. Ze względu na dużą gęstość sieci w Centrum miasta nie ma aż tak dużej koncentracji linii jak w Krakowie.

System taryfowy to bilety 20' bez przesiadek 18 kC (2,90 zł), 75' z przesiadkami 26 kC (4,20 zł) i 24h 100 kC (16,40zł).

Autobusy zwykle nie dublują tramwajów.

Podsumowując: Z powodu różnic w charakterze i wielkości miasta sieć komunikacyjna Pragi nie może być w pełni przykładem do naśladowania dla Krakowa. Jednak jest ona bliższa charakterem krakowskiej, ale bardziej pokrywająca miasto.

Fot. T. Bielecki



KRAKÓW

Nasze miasto liczy 756 tysięcy mieszkańców i zajmuje powierzchnię 327 km².

Sieć komunikacji szynowej to niezbyt gęsta i niezbyt spójna sieć tramwajowa nie pokrywająca w pełni potrzeb miasta – konieczna jest znaczna rozbudowa. Sytuację z pewnością częściowo poprawi budowa linii na Ruczaj czy planowane połączenie linii na Mały Płaszów z Wielicką. Jednak właściwa spójność powstanie dopiero po połączeniu Mistrzejowic z centrum miasta od drugiej strony, połączeniu Kurdwanowa z Zakopiańską. Najważniejsze zadanie w Centrum miasta to połączenie **pl. Inwalidów z Nowym Kleparzem** przez Aleje.

Prawdziwym przełomem byłoby wykonanie alternatywnych połączeń tunelowych pod Starym Miastem. Konieczna jest też budowa linii tramwajowych na Azory i Górkę Narodową.

W Krakowie w przeciwieństwie do Wiednia nie ma pętli – dworców tramwajowych w Centrum miasta – nie ma miejsca i na pewno nie powstaną. Nie ma też takich potrzeb.

Sieć kolejowa nie jest włączona do obsługi miasta, jednak ze względu na jej położenie większą rolę może odegrać tylko na odcinku Bronowice – Płaszów oraz Batowice - Płaszów. Poprawę wykorzystania infrastruktury kolejowej może natomiast przynieść model z Karlsruhe (tramwaj – pociąg).

Jeśli chodzi o częstotliwości to linie tramwajowe kursują z częstotliwością 10 i 20 minut. Niestety ostatnio przybyło linii kursujących co 20’.

Jednak w przypadku linii **7** i **24** problem powstał z powodu zbyt małej przepustowości Pl. Inwalidów oraz za słabej podstacji na ul. Karmelickiej.

Podobnie było z linią **51** – na ul. Wielickiej kursowało już 40 pociągów na minutę!

W miarę poprawy przepustowości można znów dokonywać korekt. Inna sprawa to **bezpieczny odstęp tramwajów przy większych prędkościach! Pomiedzy przystankami powinien jechać tylko 1 pociąg!**

W centrum miasta większość tras tramwajowych przebiega po jezdniach, co niestety nie daje dużych możliwości przyspieszenia tramwajów. Dobrym sposobem byłoby (**wzorem np. Kolonii czy Stuttgartu**) wprowadzenie części tras pod ziemię – np. pl. Inwalidów – Starowiślna/ Lubicz

Na pewno należy stopniowo likwidować linie kursujące co 20 minut (linie nr 18, 23) lub poprzez modyfikacje tras zwiększać częstotliwość do 10 minut (linie nr 5, 11, 12).

Natomiast nie ma potrzeby wprowadzania linii co 5 minut. Prawie żadna linia nie byłaby należycie wykorzystana na całej długości. Ponadto istnieje wtedy duże ryzyko jazdy tramwajów parami – dogania się wzajemnego pociągów tych samych linii. Inna sprawa, że praktyka i badania ankietowe wykazały, że mieszkańcy nie lubią przesiadek.

U nas przy częstotliwości 10 minut i postoju na pętli 10-15 minut stoi 1 lub 2 składy każdej linii. W Brnie gdzie linie **1, 8** kursują co 5 minut na pętlach stoją 3-4 składy tej samej linii. Wygląda na to, że mają podobne postoje jak my.

Jest to właściwie jeden z najważniejszych argumentów przeciwko częstotliwości 5 minut – za małe pętli! Przecież na Bronowicach Małych 3 pociągi linii nr **4** zablokowałyby pętlę na długość całkowicie! Z kolei skracanie czasów postoju do 5-6 minut to najlepsza droga do wypadania kursów i jazdy na permanentnym opóźnieniu. Tak było kiedyś na linii **2** – przy 5 pociągach i częstotliwości 10 minut, czy na sławnej niesławnej linii autobusowej **115**.

Należy jednak koniecznie skracać lub modyfikować trasy linii autobusowych kursujących wzdłuż linii tramwajowych. Wiele udało się wykonać stopniowo (nie bez oporów) w latach 90-tych.

W pierwszej kolejności działania te powinny dotknąć linii: 152, 163, 174, 192, 304, 522 oraz wszystkich kursujących na Ruczaj i do Kampusu UJ po uruchomieniu linii tramwajowej.

Podsumowując: Sieć tramwajowa Krakowa jest niespójna dosyć słabo pokrywająca miasto i z tego względu wymaga intensywnej rozbudowy. Spośród opisywanych powyżej najbardziej podobne są sieci Pragi i Drezna. W Polsce można znajdować analogie we Wrocławiu czy Poznaniu – ale nie do końca: Wrocław jest rozwinięty promieniście - równomiernie z doklejoną Leśnicą i bardzo długą linią do niej.

Jak wiemy Kraków jest historycznie zlepkiem wielu oddzielnych miast: Krakowa, Podgórze i **Nowej Huty**. Ta ostatnia była dzielnica (obecnie dzielnice XIV- XVIII), ich rozmieszczenie i ciągle integrowanie z resztą miasta to również integrowanie sieci tramwajowej- ciągle nie zrobione (połączenie Mistrzejowic z centrum miasta).

Stąd też nie mamy pełnego wzorca w innym mieście. Zmiany są konieczne, ale nie rewolucyjne, lecz stopniowe i przemysłane.

Ceny biletów w Krakowie są najniższe ze wszystkich opisywanych miast i wcale nie wynika to z wysokości płac.

Fot. T. Bielecki



KOLEJNE AUTOBUSY MERCEDES CITARO W KRAKOWIE

W marcu bieżącego roku nasza Spółka odebrała 16 sztuk niskopodłogowych autobusów Mercedes Citaro, w tym 8 przegubowych i 8 standardowych. Przekazanie autobusów i ich wprowadzenie do eksploatacji w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka nastąpiło sukcesywnie w pierwszej połowie marca. Autobusy zostały wybrane w przetargu nieograniczonym, podczas którego o wybór rywalizowało dwóch konkurencyjnych producentów. Zakupione autobusy z „gwiazdą” są kolejnymi pojazdami w tej grupie autobusów eksploatowanych w Krakowie. Jak wynika z dokumentacji technicznej przetargu i posiadanych pierwszych doświadczeń eksploatacyjnych autobusu, konstrukcja pojazdu oparta została na sprawdzonych rozwiązaniach technicznych, produkowanych seryjnie, których niezawodność została już potwierdzona w eksploatacji. Do produkcji autobusu zastosowano najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantujących najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania. Takie zapewnienie wynika z faktu dbałości firmy Mercedes o swój produkt, czego potwierdzeniem może być duża ilość sprzedanych pojazdów do przedsiębiorstw komunikacji na świecie. Autobusy spełniają wymogi polskich przepisów, posiadają aktualną homologację umożliwiającą ich rejestrację i późniejszą eksploatację.

Konstrukcja pojazdów umożliwia jednorazowy przewóz w autobusie przegubowym 148 pasażerów, w tym 36 na miejscach siedzących, i 95 w autobusie standardowym, w tym 25 osób na miejscach siedzących. Długość autobusu przegubowego wynosi 17,94 metra, standardowego 11,95 metra, a szerokość obu typów wynosi 2,55 m. Szybką wymianę pasażerów umożliwiają cztery pary szerokich drzwi w autobusie przegubowym i trzy pary drzwi w autobusie standardowym, oraz niska podłoga znajdująca się na całej powierzchni pojazdu. Układ sterowania elektropneumatycznego drzwi z precyzyjnym układem rewersyjnym zapobiega ściśnięciu pasażera podczas wsiadania i wysiadania. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i próby jazdy z otwartymi drzwiami, pojazd wyposażony jest w układ włączający hamulec przystankowy w przypadku otwarcia drzwi

podczas jazdy autobusu. Autobusy napędzane są nowoczesnymi silnikami wysokoprężnymi firmy Mercedes-Benz OM 457 LA o mocy 260 kW, i OM 926 LA o mocy 210 kW, spełniające najwyższe standardy emisji spalin EEV. W autobusach zastosowano system dodatkowej obróbki spalin z wykorzystaniem dodatku AdBlue. Znajduje się on w oddzielnym zbiorniku, skąd za pomocą specjalnej instalacji podawany jest do wtryskiwacza dozującego AdBlue do katalizatora SCR, w którym następuje redukcja tlenków azotu w nieszkodliwy azot i wodę. Sam dodatek AdBlue jest nazwą handlową 32,5% wodnego roztworu mocznika o wysokiej czystości. Jest niepalny, nie wybuchy, nie jest szkodliwy dla zdrowia.

W celu zapewnienia przyjemnych warunków przejazdu, wewnątrz autobusu ma zapewnioną naturalną i wymuszoną wentylację opartą na sprawdzonych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

Ponadto w okresie zimowym istnieje możliwość włączenia wysokosprawnego układu ogrzewania, sterowanego z miejsca kierowcy. W okresie letnim w przestrzeni pasażerskiej może być włączona klimatyzacja, sterowana automatycznie po wyborze opcji sterowania.

Nowością w tych pojazdach jest klimatyzacja kabiny kierowcy zintegrowana z układem ogrzewania kabiny oraz przedniej szyby.

W pojeździe zamontowano skuteczny układ hamulcowy wspomagany elektronicznym układem kontroli sił hamowania, zapewniający bezpieczną eksploatację w trudnych warunkach drogowych. Autobusy wyposażone zostały w duże, widoczne, estetyczne, kontrastowe oznakowanie liniowe oparte na diodowych tablicach firmy R&G Mielec. Przestrzeń pasażerska monitorowana jest za pomocą układu dyskretnie umieszczonych kamer rejestrujących przebieg sytuacji w pojeździe. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych jest nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązujących w budowie autobusów miejskich. Utrzymana została odmienna dla tego autobusu inna kolorystyka pojazdu w porównaniu do obowiązującego standardu przyjętego w MPK Kraków. Autobusy sprawiają wrażenie solidnych, wytrzymałych pojazdów odpowiadających naszym oczekiwaniom jako przewoźnika miejskiego. Zakupione autobusy Mercedes Citaro wzmocnią obsługę linii o dużych potokach pasażerskich przebiegających przez nasz obszar obsługi komunikacyjnej.

Ryszard Wróbel



Nowe autobusy będą trafiać do Zajezdni Autobusowej w Płaszowie i zastąpią wysłużone pojazdy

ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO NA DOSTAWĘ 100 AUTOBUSÓW

Zakończyło się postępowanie przetargowe na dostawę dla naszego przedsiębiorstwa 100 autobusów komunikacji miejskiej. W postępowaniu przetargowym wzięły udział dwie firmy, z którego zwycięsko wyszedł Solaris. Wszystkie autobusy, z których 27 stanowią pojazdy przegubowe mają być dostarczone w okresie 4 lat dla Stacji Obsługi Autobusów Płaszów, która posiada najstarszy tabor w naszej Spółce. Średni wiek autobusów w Płaszowie wynosi 12,7 lat, a najstarsze pojazdy zostały zakupione w roku 1992. Dostawca autobusów zobowiązany będzie do dostarczenia oprócz autobusów również specjalistycznego pojazdu do usuwania awarii.

Zakup prowadzony był jako zamówienia sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych. Procedura zakupu była podobna jak przy zakupach w latach poprzednich. Również powołana została komisja przetargowa, która opracowała szczegółową specyfikację istotnych warunków zamówienia oraz wymagania techniczne dla autobusu standardowego, przegubowego i pojazdu specjalistycznego.

Podobnie jak w poprzednich postępowaniach, również w tym przetargu, na etapie tworzenia wymagań technicznych duży nacisk został położony na zapewnienie niezawodności eksploatacyjnej i odporności antykorozyjnej. Jednym z wymagań było, aby zastosowane rozwiązania techniczne były sprawdzone, produkowane seryjnie, a ich niezawodność

powinna być potwierdzona w kilkuletniej eksploatacji.

Oferowane pojazdy powinny być produkowane seryjnie i znajdować się w bieżącej ofercie sprzedaży. Wykonane powinny być z części, zespołów i materiałów dostępnych na rynku UE. Nowością w tych autobusach będzie bogatsze wyposażenie pojazdów. Autobusy przegubowe i standardowe wyposażone będą w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, automat do sprzedaży biletów, kasowniki odczytujące KKM, tablice elektroniczne oraz wskaźnik zużycia paliwa, który będzie na bieżąco informował prowadzącego o ekonomiczności prowadzenia autobusu.

W specyfikacji duży nacisk położony został na parametry niewidoczne dla potencjalnego obserwatora, ale wpływającego na przebieg późniejszej eksploatacji. W szczególności dotyczą one materiałów z których wykonana ma być konstrukcja autobusu. O udzielenie zamówienia mogli się ubiegać wykonawcy, którzy w ostatnich trzech latach dostarczali już do komunikacji miejskiej oferowane autobusy w podobnej kompletacji. Specyfikacja uwzględniła wszystkie dotychczasowe doświadczenia z eksploatacji posiadanych autobusów, proponując rozwiązania sprawdzone i zmierzające do unifikacji części i zespołów we wszystkich posiadanych pojazdach. W postępowaniu przetargowym wzięły udział dwie firmy, z którego zwycięsko wyszedł Solaris.

Ryszard Wróbel

W AUTOBUSACH MPK PRZYSTANKI ZAPOWIADA LEKTOR

W marcu 2011 roku, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie rozpoczęło eksploatację szesnastu nowych autobusów marki Mercedes Citaro, ośmiu pojazdów dwunastometrowych i ośmiu pojazdów osiemnastometrowych, wraz z nowym systemem informacji pasażerskiej. Składa się on z dotychczasowych elementów – zewnętrzne tablice elektroniczne koloru bursztynowego oraz dodatkowo, system został wyposażony w zapowiadanie głosowe kolejnych przystanków na trasie przejazdu, oraz nową tablicę podsufitową LCD, która prezentuje następne przystanki, znajdujące się na danej linii. Taki sam komplet zestawu informacji pasażerskiej, testowany był w pojeździe ze stacji obsługi autobusów Wola Duchacka, o numerze DC 502, na przełomie roku 2010 i 2011. W chwili obecnej autobusy przegubowe obsługują linie 164 i 179, natomiast pojazdy pojedyncze zostały skierowane do ruchu, na liniach 502, 522, 292 i 902. Niebawem zapewne rozpoczną pracę, również na innych liniach. System informacji pasażerskiej, zainstalowany w autobusach, różni się nieco od systemu pracującego od kilku lat w krakowskich tramwajach. Autobus wyposażony jest w autokomputer pokładowy, jak to było do chwili obecnej, natomiast jego zawartość danych została poszerzona o dane GPS wszystkich przystanków autobusowych, obsługiwanych przez MPK S.A. w Krakowie oraz trasy wraz z wyszczególnionymi kolejnymi przystankami na danej linii. Pojazd podczas realizacji danej linii, posiada wprowadzone: dane linii, wariantu i trasy przejazdu, a przy poszczególnych przystankach, znajdują się dane GPS. Autobus ruszający z przystanku, po przejechaniu około 20 metrów, wygłasza informację wraz z nazwą kolejnego przystanku, a na tablicy wewnętrznej LED pokazuje się jego nazwa oraz nazwy kolejnych trzech przystanków. Po wjechaniu w strefę aktywną, określonej pozycji GPS, zapowiada tylko nazwę przystanku, a w przypadku węzła przesiadkowego, informację o możliwościach przesiadek na inne linie, co również wyróżniane jest na tablicy wewnętrznej LED. Odblokowanie drzwi, przez prowadzącego pojazd powoduje przekazanie informacji do systemu o zaliczeniu kolejnego przystanku oraz znotowanie tego w oddzielnym raporcie elektronicznym, jako informację, że pojazd się zatrzymał i dokonał wymia-

ny pasażerów. W przypadku przystanku „na żądanie”, jeśli autobus się nie zatrzyma, system również zaliczy taki przystanek oraz zapowie jego nazwę, pokaże lokalizację następnego przystanku na tablicy wewnętrznej, z tym że odnotuje w raporcie, iż pojazd nie zatrzymał się. Tak więc, w przypadku niezatrzymania się pojazdu, system pracuje nadal prawidłowo i wykonuje swoje czynności, zgodnie z zadanymi wariantami oraz danymi. Pojazdów tego rodzaju, z funkcjonującym nowym systemem informacji pasażerskiej, nasze przedsiębiorstwo posiada siedemnaście sztuk i jest to stan na koniec miesiąca marca 2011 roku. Kolejny etap wprowadzania nowych rozwiązań, przewidziany jest, na okres wakacji. Ponieważ MPK S.A. w Krakowie posiada już dwie wcześniejsze serie pojazdów Mercedes Citaro, od numeru DC 501 do numeru DC 510 – pierwsza seria i od numeru DC 511 do numeru DC 522 – druga seria, krakowski przewoźnik rozpoczął starania oraz prace, aby do końca wakacji akademickich, wszystkie pojazdy typu Mercedes Citaro, były wyposażone w nowy system informacji pasażerskiej, czyli od 1 października 2011 roku, powinno być takich pojazdów 38. MPK S.A. w Krakowie, będzie następnie wyposażać kolejne pojazdy w tego typu rozwiązania, aż do zakończenia procesu ujednolicenia systemu informacji pasażerskiej we wszystkich pojazdach i będzie pierwszym przedsiębiorstwem komunikacyjnym w Polsce, które w tak dobrym tempie podąża za innowacjami technologii w dziedzinie informacji wewnątrz pojazdów dla naszych stałych klientów oraz odwiedzających nasze miasto gości.

Piotr Podsadecki



Fot. T. Bielecki

40 LAT MINEŁO JAK JEDEN DZIEŃ

Rozmawiamy z Julianem Pilszczkiem, prezesem MPK SA w Krakowie, który obchodzi właśnie 40-lecia pracy w krakowskim przedsiębiorstwie.

Marek Gancarczyk: 40 lat pracował Pan w jednej firmie. Nie jest Pan znudzony?

Julian Pilszczek: Jestem, ale czekam na nowego Bombardiera.

MG: No to nie myślał Pan o tym, żeby zmienić pracę, spróbować sił w nowej firmie, w nowym mieście?

JP: Myślałem. Wielokrotnie. Miałem m.in. poważną propozycję pracy w MPK Wrocław.

MG: To dlaczego Pan nie wyjechał?

JP: Miałem już wyjechać, ale wtedy ktoś, do dzisiaj nie wiem kto, nakłonił kardynała Franciszka Macharskiego, wtedy Metropolite Archidiecezji Krakowskiej, żeby ze mną porozmawiał i wybił mi z głowy ten wyjazd. No i posłuchałem. Zostałem w Krakowie.

MG: Żałuje Pan?

JP: Nie wiem czy mam czego żałować, czy nie. Już się nie dowiem, jak by mi się tam pracowało. Ale trzeba powiedzieć, że Wrocław to piękne miasto i co najważniejsze nie ma tam tych wszystkich „pseudoobrońców” zabytków, którzy w Krakowie blokują prawie każdą inwestycję.

MG: Teraz obchodzi Pan 40-lecie pracy w Krakowie. Z perspektywy tych lat, z czego jest Pan najbardziej zadowolony?

JP: Najbardziej jestem zadowolony ze współpracy z ludźmi, których spotkałem w MPK.

MG: To niech pan teraz opowie, jak trafił do krakowskiego MPK?

JP: Na studiach problemem były pieniądze, a w domu się nie przelewało. Szukałem pracy i udało mi się zatrudnić na stanowisku motorniczego w MPK. Te czasy wspominam z wielkim sentymentem, bo miałem najwięcej pieniędzy z wszystkich moich kolegów. Praca w MPK była wtedy naj-

piej płatną pracą jaką mógł zdobyć student. Ale nie chodziło tylko o pieniądze. Duże znaczenie miał pociąg do tramwajowej korbey. Od dziecka się tym interesowałem.

MG: Jakie tramwaje Pan prowadził?

JP: Najpiękniejszy tramwaj Sanok z 1938 roku i jak my to mówiliśmy zrzuty z Warszawy, czyli N-ki.

MG: Tak się to Panu spodobało, że od razu postanowił Pan zostać na 40 lat?

JP: Na początku wcale się nato nie zapowiadało. Po studiach, w ramach stypendium, które przyznała mi uczelnia, miałem pracować w Poznaniu w biurze projektowania taboru szynowego. Niestety obietnice o przyznaniu mi mieszkania spełzły na niczym, więc przenieśliśmy się do Katowic i tam pracowałem na kolei. Tam również obiecano mi mieszkanie i też tego słowa nie dotrzymano. Trzecia obietnica dotycząca mieszkania spełniła się dopiero w Krakowie. To zadecydowało o tym, że zostałem w MPK.

MG: Dalej pracował Pan jako motorniczy?

JP: Nie. Wtedy byłem już zatrudniony w sekcji rozkładów jazdy.

MG: Co było potem?

JP: A potem to ciągle sadzano mnie przy stole dyrektorskim i składano propozycję awansu. Często nie zdążyłem nawet powiedzieć, czy się zgadzam czy nie, a dyrektor już mi gratulował awansu i nowego stanowiska. Na pewno było tak co najmniej dwa razy.

MG: A jak Paz został prezesem MPK?

JP: Po strajku w 1990 roku przedstawiciele związków zawodowych bardzo mnie prosili, żebym się zgodził zostać dyrektorem. Nie

chcieli na tym stanowisku osoby przyniesionej w teczce. Uległem im. Ale udało im się to tylko dlatego, że mnie zmęczyli.

MG: Nie chciał Pan?

JP: Nie chciałem.

MG: Dlaczego?

JP: Jakoś już wtedy czułem, że będzie ciężko. Bycie prezesem MPK to nie jest piastowanie stanowiska, jeżeli chce się mieć wyniki. To jest ciężka i bardzo stresująca praca. Przede wszystkim dlatego, że trzeba kontaktować się z politykami, a więc ludźmi, którzy na tej komunikacji w ogóle się nie znają i ciągle próbują wszystkim wmawiać, że białe jest czarne. Poza tym cała moja praca, już jako prezesa MPK, obywatela się kosztem rodziny. Jest to praca 24 godziny na dobę. Jem, śpię i myślę o pracy. Jadąc tramwajem czy samochodem cały czas się rozglądam i sprawdzam, czy wszystko jest w porządku. A na dodatek do tego wszystkiego jeszcze te gazety... Można zwariować, bo już osiwałem.

MG: Co jest dla Pana najtrudniejsze w zarządzaniu taką firmą jak MPK?

JP: Największym problemem było i jest zapewnienie finansowania komunikacji miejskiej. Poprzednio wiązało się to z przyznaniem pieniędzy dla MPK przez polityków w formie dokapitalizowania, a obecnie w formie uchwalania budżetu, który musi zakładać odpowiednie pieniądze na transport zbiorowy. Dla mnie to ciągła walka z rozdawnictwem ulg i darmowych przejazdów, które są podstawową przyczyną tego, że na ten transport ciągle brakuje pieniędzy.

MG: Czy to doświadczenie, które zdobył Pan na poprzednich stanowiskach w MPK, m.in. motorni-



Fot. T. Bielecki

Lata mijają, ale zainteresowania prezesa MPK jak widać w ogóle się nie zmieniły...

czego przydało się w zarządzaniu firmą?

JP: To doświadczenie przede wszystkim pozwoliło mi na to, żeby nie dać się okiwać, mówiąc po piłkarsku, swoim pracownikom i zewnętrznym firmom dostarczającym tabor.

MG: Obecnie MPK SA w Krakowie to najlepiej oceniane przedsiębiorstwo w Polsce, wysoko oceniane przez światowych ekspertów.

Stawia Pan przed sobą jeszcze jakieś cele?

JP: Ja mam jeden podstawowy cel. Chciałbym, żeby firma zawsze miała tę wysoką pozycję, jaką już zdobyła a jednocześnie utrzymała wykształconą i profesjonalną kadre. Dzisiaj tabor zarówno tramwajowy jak i autobusowy wymaga od pracowników o wiele większej wiedzy od pracowników niż było to kiedyś. Zwłaszcza jeżeli

chodzi o wiedzę z zakresu informatyki i elektroniki. Wraz z taborem, tym nowym jaki i tym używanym, który do Krakowa przychodzi z zachodniej Europy, znacząco podniósł się poziom techniki, a co się z tym wiąże, wzrosły także wymagania w zakresie odpowiednich kwalifikacji i specjalistycznej wiedzy od zatrudnianych w MPK osób. Dzisiaj z rozwiązywaniem problemów w taborze już nie poradzi sobie jednostka, do tego konieczna jest praca zespołowa. Co więcej, rozwój technologii w nowoczesnych pojazdach wymusza zatrudnianie specjalistów z dziedzin, które do tej pory w ogóle nie były MPK potrzebne.

MG: Nie boi się Pan, że to co udało się Panu osiągnąć w MPK, zniszczą politycy, którym nie brakuje własnych pomysłów na usprawnienie komunikacji w Krakowie?

JP: Obawiam się tego cały czas. Ale tu liczę na to, że załoga, a szczególnie związki zawodowe będą w przyszłości wspierały zarząd MPK, aby nie dopuścić do takiej sytuacji w naszym mieście jaka ma miejsce na kolei. Właśnie fatalna sytuacja na kolei jest najlepszym przykładem na to, czym kończy się mieszanie polityków w gospodarkę i biznes.

MG: Czego Pan sobie życzy na najbliższe lata?

JP: Przede wszystkim zdrowia. Życzylbym sobie także, aby moi współpracownicy chcieli bardziej ze sobą współpracować.

MG: A nie korci Pana, żeby rzucić posadę prezesa i znowu jak dawniej poprowadzić tramwaj?

JP: To, żeby rzucić pracę to tak, korci mnie cały czas, ale do jazdy to mnie już nie ciągnie. Ruch w mieście jest teraz taki, że wymaga od prowadzącego olbrzymiej koncentracji. Tu chyłę czoło przed naszymi motorniczymi i kierowcami, którzy wykonują bardzo ciężką pracę i życzę im szerokiej drogi.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

JULIAN PILSZCZEK W MPK

Z dniem 27 marca 2011 roku minęło 40 lat pracy w MPK S.A. - Juliana Pilszczka, obecnego Prezesa Zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Swoją historię w MPK S.A. Julian Pilszczek rozpoczął w 1971 roku w Zajezdni Tramwajowej Podgórze. Z dniem 1 stycznia 1974 roku został mianowany Kierownikiem Sekcji Rozkładów Jazdy i Grafików, następnie w 1978 roku Kierownikiem Wydziału Eksploatacji Tramwajów w Nowej Hucie. Pnąc się po szczeblach kariery w marcu 1990 roku objął stanowisko Dyrektora ds. Komunikacji i I Zastępcy Dyrektora Naczelnego. Po niespełna roku od 1 stycznia 1991 roku do dnia dzisiejszego pełni funkcję Dyrektora Generalnego oraz Prezesa Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Nie spoczywając na laurach podjął się trudnego wyzwania restrukturyzacji i modernizacji

Spółki oraz przygotowania Strategicznego Planu Odnowy Taboru na lata 1995-2005, co stanowi podstawę zintegrowanej polityki taborowej Krakowa. Zaowocowało to zdobytymi przez MPK S.A. licznymi nagrodami, certyfikatami oraz otrzymaniem wielu ważnych tytułów, m. in.:

- od 2001 roku coroczny Tytuł Przedsiębiorstwa „Fair Play”
- od 2003 roku Certyfikat Jakości ISSO potwierdzony i rozszerzony o normy środowiskowe w 2006 roku
- zwycięstwo m.in. w konkursach „Polski Sukces”, „Dobroczyńca Roku”

- według rankingu magazynu Forbes MPK S.A. w Krakowie w 2008 roku zajęło IX miejsce na najbardziej efektywny system komunikacji zbiorowej na świecie.

Znacznie podniesiona jakość świadczonych usług, nowoczesny tabor zarówno tramwajowy jak i autobusowy, punktualność realizowanych kursów oraz wiele innych czynników sprawiło, że komunikacja miejska w Krakowie w 2011 roku została przez pasażerów oceniona najlepiej spośród siedmiu największych miast Polski.



Fot. T. Bielecki

Jako absolwent Politechniki Krakowskiej oraz doświadczony specjalista w zakresie pojazdów szynowych Julian Pilszczek może pochwalić się wieloma publikacjami, m.in.:

- „Przekształcenia własnościowe w MPK Kraków” – biuletyn IGKM 1994 r.
- „Modernization of Public Transport in Eastern European Cities” – materiały konferencyjne, LTR Workshop 2000; Tokio, Kaiserlautern, Zurich
- „Efekty restrukturyzacji MPK S.A. w Krakowie w latach 1990-2009” – referat podczas 100 posiedzenia Komitetu UE

UITP w Krakowie, lipiec 2008 r.

- „Konsultacje wystąpienia Prezesa IGKM do Komisji Transportu Sejmu RP w temacie uchwalenia ustawy o transporcie zbiorowym”, referat, październik 2009 r.

Za swój długoletni wkład pracy oraz pełnione dodatkowe funkcje, m.in.: Członka Rady Nadzorczej IGKM, Członka Zwyczajnego UITP w Brukseli oraz Wykładowcy Politechniki Krakowskiej - Prezes Julian Pilszczek otrzymał szereg odznaczeń i nagród:

- Odznakę Zasłużonych Pracowników MPK w 1988 roku
- Srebrną Odznakę Honorową PCK w 2000 roku
- Złoty Medal Kraków 2000
- Odznaczenie IGKM „Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej” w 2001 roku
- Złoty Krzyż Zasługi w 2002 roku
- Odznakę Prezydenta Miasta Krakowa „Honoris Gratia” w 2006 roku

- Dyplom uznania od Starosty Krakowskiego dla MPK S.A., za wkład w realizację projektów Sektorowego Programu Operacyjnego Rozwój Zasobów Ludzkich w latach 2004-2006 w 2007 roku
- Nagrodę Krakowskiego Dukata w kategorii menadżer firmy w 2007 roku
- Medal za wieloletnie starania o poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy w firmie (Okręgowy Inspektorat Pracy w Krakowie) w 2009 roku.

Magdalena Dudziak

LATA PRZEMIAN W KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

– przedstawiamy kolejną,
ostatnią już część historii krakowskiej komunikacji.

Pogodne lato 1980 było dla nas wszystkich niezwykle ważnym okresem dającym początek przemianom, dzięki którym dziś swobodnie możemy żyć i podróżować. Pracownicy krakowskiej komunikacji, jak wiele innych instytucji, przyłączyli się do zbiorowych strajków domagając się nie tylko przyjęcia 21 postulatów ale także związanych z funkcjonowaniem MPK w Krakowie. Jednym z nich było domaganie się odnowy posiadanego taboru oraz systematycznych dostaw części zamiennych, których, podobnie jak podstawowych produktów, nieustannie brakowało. Walka o nowe pojazdy nie była bezpodstawną -rocznie przewożono około 628 mln osób, a wpływy z biletów pokrywały zaledwie 1/5 kosztów. Dopiero dwa lata później, w celu złagodzenia społecznego niezadowolenia i pokazania pozytywnej działalności wojskowej władzy do Krakowa sprowadzono większą ilość nowych pojazdów, przegubowe Ikrausy. Dostawa zaledwie 20 sztuk nowych wagonów typu 105N nie mogła znacząco wpłynąć na poprawę zwłaszcza, że w ruchu pozostawała przeważająca liczba starych wagonów typu N, pochodzących konstrukcyjnie z lat trzydziestych. Nowe tramwaje popularnie zwane „akwariami” przysparzały tak wiele problemów, że zdecydowano się część z nich zamienić na starsze ale pewniejsze pojazdy przegubowe z innych miast Polski.

Niestety, szans na zmianę sytuacji komunikacji tramwajowej i rozwój w najbliższych latach nie było. Mścił się wieloletni niedorozwój inwestycyjny. Niekoordynowane działania ostatnich lat doprowadziły do sytuacji, w której zaplecze przedsiębiorstwa było nieprzystosowane do nowych pojazdów. Nie-rozbudowywane od lat zajezdnie nie mieściły kupowanych wagonów pękając „w szwach”. Nie przeszkadzało to władzy i ówczesnym radnym, którzy z komunikacji korzystali okazjonalnie, snuć wizje podziemnej komunikacji. Być może takie marzenia pozwalały zapomnieć o codziennych problemach, a może tworzone były po to by zagłuszyć rzeczywiste trudności zgnębnym mieszkańcom.

NOWE POŁĄCZENIA TRAMWAJOWE

Z początkiem 1982 roku MPK przystąpiło do budowy nowej linii tramwajowej ul. Kamienna – Azory – Bronowice. Całość została podzielona na trzy etapy: pierwszy Dworzec Towarowy – os. XXX lecia PRL, drugi os. XXX lecia PRL – Azory i trzeci Azory – Bronowice. Niestety opóźnienia sprawiły, że mimo początkowego dotrzymania planów nie udało się ukończyć budowy w okresie wakacyjnym tego roku, ani następnych. Dopiero w dniu 5 listopada 1984 roku uruchomiono linię do pętli os. XXX lecia PRL (dziś Krowodrza Górka). Pętla tramwajowa miała być tylko jednym z elementów pośrednich nowej trasy.

Budując ją uwzględniono plany poprowadzenia kolejnego odcinka montując rozjazdy pozwalające na wyjazd w stronę Azorów. Na dalszym odcinku planowanej linii wzdłuż ulicy Opolskiej powstał wydzielony pas pod torowisko tramwajowe oraz obiekty inżynieryjne. Podobnie potraktowana została pętla Dworzec Towarowy, która po modernizacji związanej z budową nowej linii uzyskała wbudowane rozjazdy umożliwiające w przyszłości podłączenie torów biegnących w kierunku dworca głównego i tunelu tramwajowego pod stacją. Na realizację tego drugiego zamierzenia przyszło nam czekać blisko ćwierć wieku. Tramwaju do Azorów nie mamy do dziś.



Fot. T. Bielecki

Pierwszy oficjalny przejazd tramwaju po wybudowanej pętli w Małym Płaszowie

ZNIKAJĄ NOCNE TRAMWAJE

Kryzys w komunikacji tramwajowej był przyczyną wielu dalszych kłopotów przedsiębiorstwa. Stary, zniszczony tabor, którego połowę stanowiły dwuosiove wagony typu N sprawiał wiele kłopotów. Katastrofalny stan torowisk dopełniał całości co groziło, jak określano, zawałem komunikacji tramwajowej. W tym samym czasie władze miasta chwaliły się nowymi kupowanymi autobusami i skierowanym do ruchu pięćsetnym autobusem obsługującym linię. Zły stan tramwajów i jego infrastruktury był przyczyną likwidacji nocnych tramwajów. Przez dwa lata systematycznie zmniejszano ich ilość i linie zastępując je autobusami, by ostatecznie 7 listopada 1986 roku zaprzestać nocnej komunikacji pojazdami szynowymi.

Niską jakość infrastruktury torowej próbowano poprawić licznymi remontami. Wieloletnie zaniebdania wymagały jednak bardziej intensywnych prac i stosowania odpowiedniej technologii napraw zwiększającej wytrzymałość torowisk. Próby zastosowania nowoczesnych rozwiązań podjęto w 1984 roku. W trakcie remontu ulicy Pstrowskiego (dziś Kalwaryjska) w Podgórzu po raz pierwszy w Krakowie, a także w Polsce, zamiast dotychczasowego sposobu naprawy torów zastosowano płytę monoblokową. Wytrzymałość toru oceniana była na 20 lat. Niestety, dopiero po pewnym czasie okazało się, że jakość zakupionych płyt była bardzo niska. Sprawa zakończyła się w międzynarodowym sądzie arbitrażowym wygraną MPK, ale zabudowane płyty w ulicy pozostały i użytkowane były przez wyznaczony przez producenta okres eksploatacji.

MRZONKI O METRZE

I znów, by przyćmić rzeczywistość dalekosięż-

nymi planami mamiono rychłym rozpoczęciem prac nad budową metra, ale pomysł nie miał żadnych szans powodzenia. Brakowało pieniędzy niemal na wszystko a o niezbędnych remontach myśleli tylko nieliczni. Jedyną inwestycją torową jaka miała być oddana około 1991 roku była budowa linii tramwajowej w ulicy Nowosądeckiej do Kurdwanowa. Tunel wraz z trasą od dworca towarowego i w ul. Modrzewskiego przewidziano do ukończenia po 1995 roku. Nie przeszkadzało miejskim urzędnikom podjęcie decyzji o likwidacji torowiska do pętli Dworzec już w styczniu 1988 roku. Ponownie tramwaj pojechał tamtędy, choć już pod ziemią dwadzieścia lat później.

Próba poszukiwania dodatkowych wpływów dla przedsiębiorstwa spowodowała, że na wagonach, a później autobusach pojawiła się reklama. Musiało jeszcze trochę upłynąć czasu by przekonać krakowian i pracowników tramwaju do zmiany tradycyjnej niebieskiej barwy wagonów i zastąpienia jej kolorowymi reklamami.

Pod koniec 1988 i z początkiem 1989 roku zmieniająca się sytuacja polityczna miała duży wpływ na działalność przedsiębiorstwa. Choć dookoła myślano już o wyborach i zmianach na najwyższych szczeblach władzy to Krakowski przewoźnik borykał się ze swoimi codziennymi problemami. Komunikacja tramwajowa w obliczu braku pieniędzy groziła zatrzymaniem zdecydowanej większości wagonów w zajezdni. Brakowało wszelkich części do wagonów. Ratunkiem okazały się bliskie kontakty z Norymbergą. Latem 1989 roku rozpoczęto starania zakupu leciwych tramwajów pochodzących z tego niemieckiego miasta. Z początkiem września do Krakowa dotarły 24 wagony typu T4 i B4. Były to pierwsze w Polsce wagony innego rodzaju niż produkowane przez polskie wytwórnie pojazdy. Mimo

znacznego wieku tramwajów i głosów poddających w wątpliwość celowość zakupu starych wozów szybko przekonano się o sprawności niemieckich wagonów, które swą budową, stanem technicznym i wyposażeniem znacznie przewyższały nawet dopiero co odebrane wagony typu 105.

STRAJK PRACOWNIKÓW MPK

Jesienią 1990 roku na fali żądań innych grup społecznych i firm krakowscy tramwajarze ignorowani przez nowe władze podejmują decyzję o strajku. Głównym celem nie są żądania płacowe ale uregulowanie spo-



Tramwaj linii nr 51 w tunelu pod Dworcem Głównym

sobu finansowania komunikacji, wymiany taboru i poprawy warunków pracy. Zdecydowana liczba mieszkańców, nawet tych przeciwnych strajkowi, popierała żądania pracowników komunikacji. 14 listopada 1991 roku w godzinach nocnych Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę o przekształceniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Pięć dni później wnioski właściciela – gminy - zostały złożone do sądu rejestrowego. W wyniku podjętych decyzji dotychczasowe MPK przedsiębiorstwo państwowe zostało skomunalizowane i przekształcone w sześć teoretycznie niezależnych spółek

związanych z komunikacją. Powołane firmy przejęły od MPK działania niezwiązane z organizacją i prowadzeniem komunikacji tramwajowej i autobusowej. Wszystkie sześć firm od pierwszych dni 1991 roku prowadziło normalną działalność gospodarczą opartą na zasadach rynku. Jedynie MPK Sp. z o.o. otrzymywało od gminy dotacje będącą formą zapłaty za prowadzenie działalności przewozowej, ale kwoty nie pokrywały ponoszonych wydatków.

Sposobem ograniczenia wysokich kosztów napraw taboru była wymiana starych pojazdów na używany sprowadzony zza granicy. W ciągu krótkiego okresu kupionych zostało kilkadziesiąt autobusów i tramwajów. Ocena działania MPK wykonana przez francuską firmę zajmującą się organizacją transportu potwierdziła pozytywne osiągnięcia dokonane w stosunkowo krótkim czasie. Na tle innych polskich firm MPK znalazło się w czołówce pod względem uzyskanych efektów przy najniższych kosztach. Dopiero podpisanie umowy z gminą na świadczenie usług komunikacyjnych w lipcu 1992 roku dało szansę stabilnej egzystencji przedsiębiorstwa. Można było zacząć myśleć o zakupie nowoczesnych tramwajów. Na testy i by pokazać mieszkańcom dostępne pojazdy sprowadzono niskopodłogowy wagon z Bremy. Równocześnie przystąpiono do odnowy taboru autobusowego. Uwagę skierowano w stronę polskiego producenta, firmę Jelcz. W ciągu trzech lat zakupiono 130 autobusów, których rozwiązania nawiązywały do konstrukcji sprzed lat, ale cena pojazdów nowych pozwalała na szybką odbudowę wypracowanego parku autobusów. Obok Jelczy podstawową marką autobusów został szwedzka Scania, która jako pierwsza dostarczyła do MPK w 1995 roku autobus z niską podłogą, niedługo później Jelcz też zaprezentował krakowianom takie rozwiązanie, które dziś jest standardem w komunikacji miejskiej.



Uroczyste otwarcie ronda Mogińskiego

MPK SPÓŁKĄ AKCYJNĄ

W 1996 roku MPK przystąpiło do przekształcenia ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w spółkę akcyjną co ostatecznie nastąpiło w dniu 1 stycznia 1997 roku. Jednym z celów przekształcenia była konieczność zmiany formuły prawnej firmy komunikacyjnej w celu utworzenia z dwoma innymi miejskimi spółkami podatkowej grupy kapitałowej. W wyniku przekształcenia gmina z początkiem lutego 1997 roku stworzyła Krakowski Holding Komunalny SA, w skład którego weszły: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA, Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej SA oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji SA.

Mimo przyjętej strategii odnowy taboru decyzja o zakupie była niezwykle trudna głównie ze względu na cenę oferowanych pojazdów. W marcu 1997 roku MPK ogłosiło chęć zakupu tramwajów, a do przetargu przystąpiło aż pięć firm. Decyzja wyboru właściwego wagonu dla Krakowa była niezwykle ważna. Miała ona wpływać na przyszłość komunikacji tramwajowej i sposób podróżowania w najbliższych kilkunastu latach. Wymagała zatem odpowiedniego podejścia i przygotowania ze strony służb technicznych MPK. Ostatecznie w lutym 1998 roku wybrano dostawcę nowoczesnych tramwajów dla Krakowa – firmę Bombardier.

KONCEPCJA KRAKOWSKIEGO SZYBKIEGO TRAMWAJU

Rozważania dotyczące przyszłości transportu szynowego w Krakowie doprowadziły do powstania koncepcji stworzenia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST). W założeniach miał być to nowy rodzaj transportu tramwajowego wykorzystującego częściowo istniejącą sieć szynową, biegnący przez wielopoziomowe skrzyżowania tak, aby samochody nie opóźniały przejazdu.

W miarę postępu prac zmieniały się jednak wymagania z uwagi na koszty rozważanych rozwiązań. Ostatecznie przyjęto, że będą to nowoczesne tramwaje poruszające się po tych samych szynach co pozostałe. Po wielu latach przerwy pojawiła się szansa na budowę nowej linii tramwajowej. W pierwszej kolejności powstać miała linia zaprojektowana jeszcze w latach osiemdziesiątych prowadząca do os. Kurdwanów. Do jej budowy miasto wraz MPK przystąpiło w sierpniu 1999 roku a oddano do ruchu w październiku 2000 roku. Innym miejscem budowy nowych linii były okolice dworca kolejowego. Po latach przerwy powrócono do budowy tunelu tramwajowego, który w nowej wersji miał prowadzić od zmodernizowanego Ronda Mogińskiego aż do Politechniki.

Warto przypomnieć, że z początkiem XXI wieku grupa osób uznawanych przez władze miejskie za specjalistów orzekła, że Kraków nie stać na zakup nowoczesnych wagonów tramwajowych a pojazdy niskopodłogowe są fanaberią przewoźnika. I choć nowoczesne niskopodłogowe wagony zakupione przez MPK SA stanowiły wzór do naśladowania dla innych polskich miast, to do Krakowa miały być kupowane wagony o konstrukcji z lat trzydziestych – wagony 105N czyli popularne „akwaria”. Pod wpływem zdecydowanej krytyki mieszkańców z pomysłu zrezygnowano, a MPK wraz z miastem przystąpiło do rozpisania nowego przetargu. Efektem tego postępowania był zakup kolejnych nowoczesnych wagonów. Ich liczba wzrosła w 2003 roku do 26 sztuk. Jesienią 2005 roku rozpisany został przetarg na zakup 24 tram-

wajów niskopodłogowych. Dwa lata później po Krakowie jeździło już 50 takich wagonów. Niezrezygnowano z przyjętej od lat wymiany taboru poprzez zakup używanych tramwajów. Ta forma sprawdziła się zarówno pod względem technicznym jak i finansowym. Z uwagi na brak możliwości pozyskiwania takich pojazdów z Norymbergi wzrok na używane pojazdy skierowano do Wiednia. Stamtąd od 2004 kupowane są wagony, które coraz liczniej zastępują zużyte stopiatki.

Kupowane kilka lat wcześniej Jelcze oraz jeszcze jeżdżące stare Ikarusy systematycznie zastępowano nowymi pojazdami. W 2004 roku do obsługi miasta skierowane zostały pierwsze autobusy Solaris pochodzące z nowej polskiej fabryki autobusów.

TUNEL POD DWORCEM GŁÓWNYM

W 2006 roku jedną z najważniejszych miejskich inwestycji komunikacyjnych stało się ukończenie tunelu pod dworcem oraz modernizacja newralgicznego skrzyżowania Kraków – Ronda Mogińskiego. W wyniku połączenia obu przedsięwzięć zdecydowano o przedłużeniu pod ulicą Lubomirskich tunelu do przebudowanego ronda. Mimo sporych perturbacji z wykonawcami oraz kłopotów z kursowaniem tramwajów na zamkniętych z powodu budowy odcinkach ostatecznie w dniu 21 września 2007 roku uruchomiono przejazd przez rondo. W grudniu 2008 roku Kraków stał się pierwszym polskim miastem eksploatującym tunel tramwajowy. Na nową trasę skierowana została linia 51 zdążająca z Kurdwanowa do Krowodrzy Górki, będąca pierwszą linią Krakowskiego Szybkiego Tramwaju.

Od początku funkcjonowania tramwajów w Krakowie tworzone rozmaite plany, określające postulowane kierunki rozwoju zarówno w krótkiej, paroletniej jak i w dłuższej, wieloletniej perspektywie. W zależności od sytuacji gospodarczej i politycznej część z tych planów mogła być zrealizowana, a część funkcjonowała jedynie w sferze życzeń. Wśród tych które wdrożone zostały do realizacji znalazła się budowa torowiska od ronda Grzegorzckiego do ul. Lipskiej oraz od skrzyżowania ulic Kapelanka przez Grota Roweckiego do os. Ruczaj i III Kampusu Uniwersyteckiego. Jedną z tych inwestycji została zakończona w listopadzie 2010 roku, druga jest w trakcie realizacji.

Jacek Kołodziej



Liczni dziennikarze i mieszkańcy żegnają Ikarusa, który od września 2007 roku jest w Krakowie pojazdem zabytkowym

STULETNIEM TRAMWAJEM NA „WESELE”

W sobotę, 19 marca 2011 roku historia zatoczyła koło. Po 110 latach od premiery „Wesela” Stanisława Wyspiańskiego w Teatrze Słowackiego, widzowie znów mogli posłuchać fragmentów tego wybitnego polskiego dramatu. Taki sam jubileusz świętował także krakowski tramwaj elektryczny. Dlatego właśnie 19 marca na ulice Krakowa wyjechał jeden z najstarszych polskich tramwajów, Gracówka z 1912 roku, która z Bronowic Małych przewiozła widzów do Teatru Słowackiego. Nie byli to jednak zwykli pasażerowie. Do tego zabytkowego wagonu wsiadli bowiem... goście weselni ubrani w tradycyjne krakowskie stroje. W ten właśnie sposób Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie i Teatr Słowackiego uczcili obchody 110 roczny uruchomienia tramwaju elektrycznego w Krakowie i 110 roczny premiery „Wesela”.



Nie zabrakło prawdziwych gości weselnych, którzy do Teatru Słowackie przyjechali Gracówką, tramwajem z 1912 r.

Co prawda w sobotnie południe dramat Wyspiańskiego nie miał kolejnej premiery, ale widzowie nie mogli narzekać na brak atrakcji. Najciekawsze fragmenty „Wesela” odczytali bowiem znakomici aktorzy, z Anną Dymną na czele. Czytaniu towarzyszyła muzyka w wykonaniu podkrakowskiego zespołu folklorystycznego. Na scenie teatru nie zabrakło także wspomnień związanych z uruchomieniem tramwaju elektrycznego.

Nie była to jednak jedyna atrakcja tego dnia. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne uruchomiło bowiem specjalną linię tramwajową nr 110. Linia ta kursowała z Bronowic Małych do Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. Wawrzyńca i była obsługiwana

Fot. T. Bielecki



Fragmenty „Wesela” czytali znani polscy aktorzy

przez jedne z najstarszych wagonów w Polsce: Gracówkę z 1912 roku i Linke Hoffman z 1925 roku. Tramwaje odjeżdżać co godzinę od 11.00 do 15.00 z Muzeum Inżynierii Miejskiej i od 12.00 do 16.00 z Bronowic Małych. Wszyscy chętni, a tych nie brakowało, mogli się na własnej skórze przekonać się, jak krakowianie podróżowali 100 lat temu.

A ci, którym nie wystarczyła tylko jazda zabytkowym tramwajem, mogli także zwiedzić wystawę w Muzeum Inżynierii Miejskiej, otwartą z okazji 110 roczny uruchomienia tramwaju elektrycznego.

Marek Gancarczyk

POCZĄTKI ELEKTRYCZNEGO TRAMWAJU W KRAKOWIE

W sobotę 16 marca 1901 roku punktualnie o godzinie 9.00 rano Prezydent Miasta Józef Friedlein zaprosił na otwarcie linii całą Radę Miasta oraz wielu gości, którzy po próbnej jeździe mieli obejrzeć urządzenia elektryczne znajdujące się w obiektach na ul. św. Wawrzyńca.

Pierwsza jazda elektrycznymi tramwajami przy ogromnym zainteresowaniu krakowian odbyła się bez przeszkód. Następnego dnia od godziny 11.00 pierwszy tramwaj elektryczny został udostępniony mieszkańcom Krakowa. Zainteresowanie kursującymi wagonami było bardzo duże. W pojazdach panował ogromny ścisk i mimo doczepionych przyczepek przystosowanych do tramwaju elektrycznego z tramwaju konnego, na wielu przystankach nie można było wsiąść do wozów. Nie tylko tramwaj budził zainteresowanie, ale jego wyposażenie. Widok lamp elektrycznych nie należał do powszechnych w Krakowie. Choć niektóre bogatsze domy w mieście oraz Teatr im. Słowackiego posiadały małe elektrownie wytwarzające prąd na własne potrzeby i lampy elektryczne można było tam zobaczyć to na ulicach Krakowa w powszechnym użyciu stosowane były lampy gazowe.

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



Fot. T. Bielecki

BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ NA KAMPUS UJ

W lutym bieżącego roku rozpoczęła się przygotowywana i planowana budowa linii tramwajowej do Kampusu UJ wzdłuż osiedla Ruczaj. W ciągu ostatnich 10 lat liczba mieszkańców tego rejonu miasta znacznie wzrosła. Powstały całe osiedla wzdłuż ul. Grota Roweckiego i Bo-brzyńskiego, a po drugiej stronie tych ulic rozbudowują się przede wszystkim zabudowania Uniwersyteckie.

Jeszcze 10 lat temu pierwsza linia do Kampusu UJ (linia autobusowa nr 114) kursowała tylko wybranymi kursami (pozostałe kończyły na pętli Ruczaj). Tempo powstawania kolejnych bloków na Osiedlu Europejskim sprawiało, że praktycznie co kilka miesięcy do obsługi tego rejonu kierowane były kolejne całe linie autobusowe, wszystkie obsługiwane przez tabor przegubowy. Efektem dynamicznego rozwoju jest niewystarczający układ drogowy i bardzo duże natężenie w pojazdach komunikacji zbiorowej.

Miasto od kilku lat przygotowywało tę inwestycję, aż w końcu w roku 2011 rozpoczęła się jej budowa. Obecne utrudnienia jakie zostały wprowadzone wiążą się z zamknięciem dla ruchu prawie całego skrzyżowania ulic Kapelanka – Brożka – Grota Roweckiego, bowiem pozostał możliwy przejazd jedynie po jednym pasie na relacji Brożka-Kapelanka oraz zamknięciem jednego pasa ru-

chu na ul. Grota Roweckiego na odcinku od ul. Kobierzyńskiej do Rostworowskiego.

W związku z tym zostały wprowadzone trasy objazdowe dla linii komunikacji zbiorowej oraz wyznaczone nowe przystanki. Oczywiście takie utrudnienia musiały się przełożyć na czas przejazdu zwłaszcza w godzinach szczytu. Omawiając planowane zmiany z organizatorem komunikacji (Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu) przygotowaliśmy się na najgorsze – spodziewaliśmy się kompletnego paraliżu tego rejonu i byliśmy gotowi do szybkich zmian w układzie linii tak, aby zminimalizować skutki tego remontu dla innych dzielnic Krakowa.

Jak zawsze pierwsze dni są najgorsze, ponieważ nie wszyscy wiedzą o zmianach mimo informacji w mediach, a ruch samochodowy blokuje wszystkie okoliczne ulice, bo wszyscy nagle szukają objazdów. Jak się szybko okazało „czarny scenariusz” nie spełnił się, i spodziewany paraliż nie nastąpił.

Wprawdzie zmiany przepustowości skrzyżowań pogorszyły płynność ruchu jednak nie do takiego stopnia, aby zablokowały go całkowicie. Z obserwacji można stwierdzić, że w godzinach szczytu porannego czas wyjazdu do ul. Kapelanka wydłużył się o ok. 10 minut. Dodatkowo sprzyjająca w ostatnich dniach pogoda za-

chęca wielu pasażerów do pokonywania części trasy na piechotę (dochodząc do tramwaju na Kapelance), lub wręcz do przesiadki na rower. Oczywiście nie wszyscy mogą zdecydować się na takie rozwiązanie jednak z pewnością wpływa to na zmniejszenie korków i przekłada się na czas przejazdu.

Do końca budowy pozostało jeszcze wiele miesięcy i w tym czasie nastąpi jeszcze kilkakrotnie zmiana organizacji ruchu i związana z tym zmiana tras autobusów. Obecna organizacja obowiązywać ma do wakacji, a wraz z ich nastaniem ma zostać wprowadzony kolejny etap. Wówczas ma być już otwarty nowy układ na skrzyżowaniu Brożka - Kapelanka - Grota Roweckiego (zostaną zamknięte pasy ruchu po których obecnie odbywa się ruch) i jednocześnie zostaną wprowadzone ograniczenia na skrzyżowaniu Kobierzyńska – Grota Roweckiego. Dodatkowo zostanie wyłączona komunikacja tramwajowa na ciągu Kapelanka i Monte Cassino (muszą zostać włączone nowego torowiska). Taka organizacja ma potrwać kilka tygodni wakacyjnych, tak aby na wrzesień zakończyć największe utrudnienia związane z wyjazdem z osiedli.

O postępie prac i kolejnych zmianach pisać będziemy w następnych wydaniach Przewoźnika Krakowskiego. **Adrian Obuchowicz**

NOWOHUCKA JUŻ Z DWOMA PASAMI W KAŻDYM KIERUNKU

Od niedzieli, 10 kwietnia przejazd ul. Nowohucką jest łatwiejszy. Dla ruchu zostały bowiem oddane dwie jezdnie, po dwa pasy w każdym kierunku zarówno na ul. Nowohuckiej jak i na ul. Powstańców Wielkopolskich.

Warto podkreślić, że wraz z udostępnieniem dwóch kolejnych pasów na ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich zdecydowanie poprawił się też przejazd przez skrzyżowanie ul. Nowohuckiej, Powstańców Wielkopolskich, Klimeckiego i Kuklińskiego – dla kierowców zostały tam bowiem udostępnione prawie wszystkie relacje skrzyżowania. Jedynie kierowcy jadący od strony ul. Klimeckiego, nie mogą skręcać w lewo w ul. Nowohucką, a kierowcy jadący od strony ul. Kuklińskiego w kierunku ul. Wielickiej nie skręcają w lewo w ul. Powstańców Wielkopolskich. Wszystkie pozostałe relacje przejazdu przez skrzyżowanie pod budowaną estakadą są już dopuszczone.

Otwarcie północnej jezdni na pewno ułatwi przejazd kierowcom jadącym z Podgórza do Nowej Huty. Do 10 kwietnia ruch na sporym odcinku, bo od wysokości wiaduktu kolejowego nad ul. Powstańców Wielkopolskich aż do stacji Orlenu przy ul. Nowohuckiej, odbywał się bowiem po jednym pasie w każdym kierunku. Było to spowodowane pracami modernizacyjnymi na jezdni północnej ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich.

Ruch w obrębie skrzyżowania ul. Nowohuckiej, Powstańców Wielkopolskich, Klimeckiego i Kuklińskiego nadal odbywa się po placu budowy. Cały czas trwają tam bowiem prace związane z budową estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich.

Jej oddanie do ruchu jest przewidziane na koniec kwietnia. Jednocześnie podjęte zostaną działania formalne związane z uzyskaniem decyzji o dopuszczeniu do ruchu, tak aby na nowej estakadzie jak najszybciej mogły pojawić się samochody. Zanim jednak będzie to możliwe konieczne jest przeprowadzenie m.in. próby obciążeniowej konstrukcji.

Przypomnijmy, że prowadzone przy ul. Nowohuckiej prace są związane z budową nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, która to inwestycja jest jednym z trzech komponentów unijnego projektu „Zintegrowany Transport Publiczny w Aglomeracji Krakowskiej – etap II”. Połowa sumy potrzebna do budowy nowej linii tramwajowej pochodzi z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Marek Gancarczyk



Prace przy budowie estakady dobiegają końca

Fot. T. Bielecki

INTERNET NAJLEPSZY NA SKARGĘ

Fot. T. Bielecki



Dla każdej osoby, która wysłała do MPK SA podpisaną skargę jest przygotowywana odpowiedź

Od wielu lat dominującą formą komunikowania się z nami jest forma elektroniczna. Przy czym ta forma wykazuje tendencję zwyżkową. Można to zauważyć porównując zgłoszenia w ostatnich trzech latach. I tak: w 2008 r. zgłoszenia w tej formie stanowiły 68,6%, w 2009 r. - 73,9%, a w 2010 r. - 75,5% wszystkich zgłoszeń. Stanowi to wygodny i szybki sposób porozumiewania się. Nowym zjawiskiem jest żądanie wysyłania, w ślad za odpowiedzią przesłaną e-mailem, oryginału odpowiedzi bądź skanu z podpisem osoby uprawnionej do reprezentowania Spółki. Osoby takie uważają, że odpowiedzi wysłane e-mailem są dla nich nic nie znaczące, bo nie są pewne, czy ktokolwiek je podpisał. Jest to żądanie o tyle dziwne, że często płynące od osób, które same nie zawsze mają ochotę się podpisać, nie mówiąc o podaniu swojego adresu.

Zdecydowanie mniej wpływa do MPK S.A. zgłoszeń, których rozpatrzenie nie leży w naszych kompetencjach. Jest to efekt sprawnie prowadzonej w tym zakresie polityki informacyjnej

W 2010 roku zarejestrowano:

- 804 zgłoszeń o charakterze skarg, w tym:
 - 144 uznanych zostało za zawinione
 - 238 za uzasadnione niezawinione
 - 186 za nieuzasadnione
 - 236 nierozstrzygnięte

i edukacyjnej pasażerów, przy czym nie należy zaniechać dalszego jej prowadzenia. Niezmiennie od lat mamy stałych „korespondentów”, zajmujących się uzdrawianiem komunikacji. Przesyłają oni do nas w sposób ciągły opisy wszelkich zaobserwowanych zdarzeń w porządku chronologicznym, często z dołączonymi zdjęciami, no i gotowymi rozwiązaniami. Mając swoją wizję, nie przekonują ich żadne argumenty. Do już „zasiedziały” uzdrawiaczy dołączają kolejni, z głowami pełnymi pomysłów, dla których nie zawsze wystarcza polemika z MPK

S.A. Chcąc zaistnieć ze swoimi pomysłami idą do mediów. A ponieważ dla mediów temat komunikacji jest tematem prawie sensacyjnym, stąd i przedstawione przez nich rozwiązania są tak często prezentowane i uznawane jako innowacyjne.

Niezmiennie od kilku lat najwięcej zgłoszeń dotyczy niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy, nieprzestrzegania przepisów służbowych i aroganckiego zachowania.

Także i w 2010 r. najwięcej skarg zgłoszonych dotyczyło niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy. Ta niepunktualność była efektem równoległego prowadzenia inwestycji drogowych w różnych częściach miasta. Stąd pojazdy komunikacji miejskiej, głównie autobusy, utykały w korkach. Opóźnienia z tego wynikające były na tyle duże, że powodowały dezorganizację ruchu na niektórych liniach lub całkowite wypadanie niektórych kursów. Należy zwrócić uwagę na to, że skarżyli się głównie nie ci pasażerowie, którzy mieszkają w pobliżu prowadzonych inwestycji, lecz ci z zupełnie w innych rejonów miasta. Dla nich niezrozumiałe jest opóźnienie autobusu, skoro na ulicy, którą codziennie jeżdżą, nie ma korków. Nie biorą pod uwagę tego, że aby dojechać do ulicy na której nie ma już kor-

ków, autobusy muszą wcześniej pokonać trasę pełną utrudnień. Skarżą się również na to, że nie jest podstawiany autobus zastępczy za ten wypadający z kursu. Nie rozumieją lub nie chcą zrozumieć, że autobus zastępczy także utknie w korku.

Znacznie mniej było utrudnień związanych z blokowaniem przejazdów tramwajów przez źle zaparkowane samochody. Na pewno przyczyniła się do tego prowadzona akcja „Wystarczy 1 metr” i dlatego warto takie akcje powtarzać.

Pasażerowie skarżyli się także na niezabieranie dobiegających pasażerów. Twierdzą, że irytujące dla nich jest zazwyczaj to, że nadbiegając z przodu pojazdu prowadzący pojazd powinien ich widzieć i poczekać. On natomiast, wg nich, złośliwie zamyka im drzwi przed nosem. Kolejnym zarzutem jest to, że ruszając z przystanku zaraz zatrzymuje się na światłach, gdzie chwilę stoi, ale nie chce otworzyć spóźnialskim. A przecież chcąc realizować rozkład jaz-



dy nie można bez końca oczekiwać na dobiegających pasażerów. Ponadto kierowca po zakończeniu obsługi przystanku nie ma obowiązku powtórnego otwierania drzwi. A podczas obsługi przystanku obserwuje on przystanek i wewnątrz pojazdu, a potem koncentruje się na manewrze włączania do ruchu, dlatego nie zawsze może zauważyć nadbiegających pasażerów. Także poza przystankiem nie wolno mu zabierać pasażerów.

Systematycznie zmniejsza się liczba skarg dotyczących nieprzestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym.

Robak Anna

KONTROLERZY BILETÓW Z NOWYMI UPRAWNIENIAMI

Za przejazd trzeba zapłacić – to oczywista – oczywistość, jak mawiają niektórzy przywódcy, ale jest i będzie zawsze niewielki procent inaczej myślących obywateli, którzy byli praktycznie do tej pory bezkarni. Dlatego zwiększono i rozszerzono uprawnienia ustawowe dla kontrolerów. Są one wynikiem wejścia w życie nowej ustawy o transporcie zbiorowym. Zanim ocenimy większe uprawnienia kontrolerów warto sobie uświadomić, że to dzięki pracy kontrolerów eliminowani są ludzie, którzy tak naprawdę nas wszystkich okradają zwiększając koszty komunikacji miejskiej.

W roku 2010 kontrolerzy ujawnili około 90 tys. przypadków jazdy bez ważnych dokumentów przewoźnych (biletów i uprawnień do ulg), co, przy, około 300 mln przewożonych pasażerów nie jest wysokim wskaźnikiem dla jazd na gapę.

Kontroler od 1 marca 2011 roku zgodnie z prawem może:

- 1) w razie odmowy zapłacenia należności – żądać okazania dokumentu umożliwiającego stwierdzenie tożsamości podróżnego.
- 2) w razie niezapłacenia należności i nie okazania dokumentu – ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce Policji lub innych organów porządkowych, które mają zgodnie z przepisami prawo zatrzymania podróżnego i podjęcia czynności zmierzających do ustalenia jego tożsamości.
- 3) W przypadku, o którym mowa powyżej do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych, podróżny obowiązany jest pozostać w miejscu przeprowadzania kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną.

Wprowadzono także sankcje karne, które mówią, że:

- 1) Podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości, podlega karze grzywny.
- 2) Podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu nie pozostał w miejscu przeprowadzania kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych, podlega karze grzywny.



Fot. T. Bielecki

Kontrolerzy od 1 marca mogą ująć pasażera jadącego na gapę, który nie chce okazać dokumentu tożsamości

- 3) Orzekanie w sprawach wymienionych powyżej następuje w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

MPK SA w Krakowie nadzorując trzy spółki kontrolerskie zajęło stanowisko, że nie ma uzasadnienia i potrzeby dokonywać radykalnych zmian w sposobie i metodzie kontroli pasażerów.

W dalszym ciągu chcemy utrzymać dotychczasowy sposób spokojnego i kulturalnego sprawdzania biletów u pasażerów, bez konieczności stosowania ujmowania, czyli siłowego zatrzymania pasażera. Jak praktyka pokazuje im większy nacisk lub stanowcze zachowania kontrolera to wzrasta napięcie podczas kontroli prowadzące niekiedy do agresywnych zachowań.

Pasażer, który nie posiada biletu, nie chce opłacić na miejscu „tańszą” o 30 % opłatę dodatkową u kontrolera, winien przekazać dane osobowe na podstawie okazania dokumentu tożsamości, a ten wystawi wezwanie do zapłaty (często mylone z mandatem), które można za tą samą opłatę do 7 dni, zapłacić w kasie opłat dodatkowych przy ul. Św. Wawrzyńca 13 w Krakowie - parter w dni robocze lub przesłać na konto nr **75 1140 1081 0000 2155 9000 1004** podając jako tytuł nr wezwania. Opłaty w kasie i u niektórych zespołów kontrolerów, którzy dysponują odpowiednimi terminalami można również opłacać kartami płatniczymi.

Pasażer, który nie chce okazać dokumentu tożsamości lub go nie posiada winien pozostać w miejscu wskazanym przez kontrolera do czasu przybycia Policji, która ustali jego tożsamość. Nie zastosowanie się do polecenia kontrolera jest obecnie przez prawo traktowane jako wykroczenie i zagrożone karą grzywny do 500 zł na podstawie przepisów Kodeksu Wykroczeń, co dodatkowo zwiększy niepotrzebnie wysokość sankcji za przejazd bez ważnych dokumentów podróży, czyli raczej nie warto próbować oddalać się z miejsca kontroli.

Na koniec trzeba jeszcze zaznaczyć, że kontrolerzy biletowi to nie przypadkowi ludzie, a przeszkoleni po selekcji i badaniach psychologicznych pracownicy trzech spółek kontrolerskich, które funkcjonują już na rynku od ponad 15 lat.

Tadeusz Fiut

GŁÓWNE ZAŁOŻENIA USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

23 grudnia 2010 r. prezydent podpisał nową ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, uchwaloną wcześniej przez Sejm RP 16 grudnia która wprowadza daleko idące zmiany w dotychczasowym sposobie świadczenia transportowych usług publicznych.

Do tej pory transport publiczny funkcjonował w oparciu o szereg różnych przepisów prawa transportowego i przewozowego. Brak jednolitych przepisów powodował iż niektóre samorządy miały problem ze stworzeniem zintegrowanej oferty transportowej w oparciu o jednostkowe umowy z podmiotami gospodarczymi.

Nie było również przepisów zezwalających na zawieranie długoletnich umów, co odbijało się na jakości świadczonych przez przewoźników usług – nie inwestowano w kosztowny tabor, gdyż było to nieopłacalne. Obecnie nowa ustawa umożliwi zawieranie umów na maksimum 15 lat z możliwością ich przedłużenia.

Ustawa jest pierwszym aktem prawnym, który w sposób kompleksowy definiuje kwestie organizacji przewozów publicznych, określa zasady współpracy samorządów z firmami transportowymi oraz reguluje zasady finansowania przewozów.

Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Określa ona ponadto zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym,

w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ustawa wprowadza wiele nowych terminów takich jak pojęcie **organizatora** publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jednocześnie w art. 8 przedmiotowej ustawy wskazuje iż głównymi zadaniami organizatora są:



planowanie rozwoju transportu; organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transporcie zbiorowym.

Odpowiedzialność za realizację zadań, została nałożona na organy wykonawcze jednostek samorządu terytorialnego bądź ich związki.

Na organizatorów transportu zbiorowego na każdym szczeblu został nałożony obowiązek opracowania **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**, który ma charakter aktu prawa miejscowego uchwalanego przez organ stanowiący. Szczegółową zawartość planu normuje art. 12, zgodnie z którym powinien on określać m.in. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ocenę i prognozy potrzeb przewozowych oraz przewidywane finansowanie usług przewozowych. Zgodnie z przepisami, podmiotami zobowiązanymi do przygotowania planu są: gminy liczące co najmniej 50 tys. mieszkańców, powiaty liczące co najmniej 80 tys. mieszkańców, związki i porozumienia międzygminne zrzeszające 80 tys. mieszkańców oraz związki i po-

rozumienia powiatów obejmujące 120 tys. mieszkańców.

Należy podkreślić, iż ustawodawca przewidział znaczący udział społeczeństwa w powstawaniu planu. Zgodnie z art. 10 ustawy informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia. Organizator rozpatruje opinie, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

Ustawa przewiduje ponadto, iż za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców mogą być pobierane opłaty. Stanowią one dochód właściwej jednostki samorządu, przy czym mogą być przeznaczane jedynie na działania związane z budową, przebudową, remontem i utrzymaniem przystanków bądź dworców. Ustawodawca wskazał również maksymalne stawki opłat, które wynoszą: 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym oraz 1 zł za zatrzymanie na dworcu. W ustawie znalazły się również przepisy dotyczące **wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego**, którym może być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób. Wyboru operatora dokonuje się na podstawie bezpośredniego zawarcia umowy, poprzez udzielenie zamówienia publicznego oraz w drodze publicznego **ogłoszenia o koncesji**.

Z organizacyjnego punktu widzenia istotne znaczenie ma rozdział 5 ustawy, w którym unormowano funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, w tym obowiązki organizatorów, operatorów i przewoźników względem siebie, a także zasady przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego przez organizatorów odpowiednim władzom według właściwości miejscowej.

Ustawodawca przewidział w omawianym akcie prawnym trzy sposoby finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej: poprzez pobieranie opłat w związku z realizacją usług, przekazywanie operatorowi rekompensat w ustawowo określonych przypadkach oraz udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów. Ustawa weszła w życie 1 marca 2011 r. Część przepisów, dotyczących m.in. zasad funkcjonowania transportu zbiorowego oraz zmian w przepisach obowiązujących, zacznie obowiązywać dopiero od 1 stycznia 2017 r.

Marcin Gałań



Fot. T. Bielecki

RADNI Z KOMISJI INFRASTRUKTURY NIEWIELE WIEDZĄ O KOMUNIKACJI



Radni zwiedzają zajezdnię tramwajową w Podgórzu...

W marcu do siedziby krakowskiego MPK przyjechali radni z komisji infrastruktury. Po tym jak z trudem zebrano quorum, komisja rozpoczęła obrady. Gdyby to spotkanie przy ul. Brożka potraktować jak test ze znajomości komunikacji miejskiej w Krakowie, to z przykrością muszę powiedzieć, że komisja ten test oblała.

Wydawałoby się, że z całej krakowskiej miejskiej rady, to właśnie członkowie komisji infrastruktury powinni znać się na komunikacji najlepiej. W końcu to oni o wielu sprawach z nią związanych decydują. Jeżeli jednak ktoś tak myśli, to jest w błędzie. Radnym z tej komisji obce są podstawowe informacje dotyczące komunikacji.

Przede wszystkim nie znają umowy o świadczeniu usług przewozowych, podpisanej w 2006 roku przez MPK i Gminę Kraków, na podstawie której krakowski przewoźnik realizuje kursy tramwajowe i autobusowe. Bez znajomości tego dokumentu trudno zrozumieć zasady funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Krakowie. Być może dlatego niektóre, wydawałoby się, oczywiste kwestie z tej umowy trzeba było niektórym radnym tłumaczyć po kilka razy, zanim je zrozumieli. Dziwi tylko fakt, że najbardziej zainteresowani byli oni kwestią odebrania MPK jak największej liczby kilometrów i oddania ich prywatnym firmom przewozowym. W związku z tym, jestem przekonany, że nie znają oni historii ostatniego przetargu na świadczenie usług przewozowych, w którym wygrała prywatna firma PTS i nie poradziła sobie z obsługą zaledwie kilku krakowskich linii autobusowych. Szkoda, że dla niektórych radnych nie jakość krakowskiej komunikacji jest najważniejsza, ale właśnie to, aby jeździło tu jak najwięcej prywatnych przewoźników. A to, że z tą jakością świadczonych przez MPK usług nie jest

tak źle świadczy chociażby ostatni raport opublikowany przez firmę Deloitte, według którego to właśnie z komunikacji miejskiej w Krakowie pasażerowie spośród siedmiu największych miast Polski, są najbardziej zadowoleni. Założę się, że o tym też radni z komisji nie słyszeli.

Być może jestem zbyt wymagający dla radnych, w końcu mowa o świadczeniu usług przewozowych jest dosyć gruba i jej przeczytanie wymaga trochę czasu, a tego czasu radni przecież nie mają. Ale jak w takim razie potraktować wniosek jednego z radców o to, aby w Krakowie uruchomić sprzedaż biletów przez telefon? Jak stwierdził tenże radny, on z taką usługą spotkał się w kilku europejskich miastach. Aż nie chce się wierzyć, że nie zauważył uruchomienia tej usługi w Krakowie, mimo że miało to miejsce ponad pół roku temu!

Niewiedza radnych obejmuje także sprawy, o których funkcjonowaniu zdecydowali oni sami. Byłem zaskoczony, gdy jeden z członków komisji infrastruktury wypowiadając się o sprzedaży biletów, był przekonany, że zakup tych biletów u prowadzących nadal jest droższy o 50 i 25 groszy. Przypomnę, że radni przegłosowali likwidację tej dodatkowej opłaty w grudniu ubiegłego roku.

Nie mam jednak wątpliwości, że takie spotkania jak to w siedzibie MPK, jest potrzebne. Radni mogli się tu dowiedzieć o wielu istotnych z punktu widzenia pasażera sprawach. No i zwiedzając zajezdnię tramwajową w Podgórzu mieli okazję przyjrzeć się z bliska tramwajom, którymi każdego miesiąca podróżują miliony osób, krakowian i turystów. Mogli je nawet dotknąć i do nich wsiąść. Odniosłem wrażenie, że dla wielu z nich było to niezwykle i wyjątkowe doświadczenie. **Marek Gancar-**



Fot. T. Bielecki

...i rozmawiają o funkcjonowaniu komunikacji w siedzibie MPK SA przy ul. Brożka 3.

INSPEKTORZY MPK UKOŃCZYLI KURS SAMOOBRONY

We wtorek, 22 marca inspektorzy nadzoru ruchu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA otrzymali zaświadczenia potwierdzające ukończenie szkolenia w zakresie prawa i samoobrony. Wręczył je Zbigniew Ulman, zastępca komendanta Straży Miejskiej w Krakowie, w obecności m.in. Mariusza Szałkowskiego, dyrektora ds. przewozów MPK oraz Grzegorza Dyrkacza, kierownika działu zarządzania ruchem. Zanim jednak zaświadczenia trafiły do rąk inspektorów, musieli oni przez miesiąc w pocie czoła trenować elementy sztuk walki i jednocześnie poznawać wszystkie przepisy dotyczące służb porządkowych. Na ćwiczeniach każdy z 20 wytypowanych

inspektorów spędził 16 godzin. Na zakończenie kursu musieli oni także zdać test z wiedzy teoretycznej o przepisach.

Jak podkreślali sami inspektorzy, tuż po odebraniu zaświadczenia, nabyte umiejętności na pewno przydadzą się w pracy. Wszyscy podkreślali przede wszystkim to, że dzięki szkoleniu zdobyli wiedzę o tym jak powinni się zachować w różnych niebezpiecznych sytuacjach. A tych, jak zgodnie przyznali, w ich pracy nie brakuje.

Szkolenie, które przeszli inspektorzy ruchu MPK SA w Krakowie jest jednym z elementów współpracy krakowskiego przewoźnika i Straży Miejskiej. Przypomnijmy, że ta współpraca roz-

poczęła się w 2007 roku od akcji Bezpieczny Powrót, w której inspektorzy MPK i patrol straży miejskiej dbali o to, aby pasażerowie mogli bezpiecznie podróżować krakowskimi tramwajami i autobusami. Ta współpraca od tego czasu została zdecydowanie poszerzona i objęła także wspólne patrole inspektorów i strażników na ulicach, gdzie najczęściej dochodzi do przypadków łamania przepisów przez parkujących pojazdy. Kulminacyjnym punktem tej współpracy była akcja „Wystarczy 1 metr” skierowana do tych kierowców, którzy parkując swoje samochody w centrum Krakowa blokowali przejazd tramwajom.

Marek Gancarczyk

Fot. T. Bielecki



Zastępca komendanta Straży Miejskiej w Krakowie wręcza zaświadczenie o ukończeniu kursu

SYSTEM ZARZĄDZANIA SPÓŁKĄ WOBEC ZALECEŃ NORMY PN-EN ISO 9004:2010

Norma międzynarodowa 9004, została zatwierdzona przez CEN jako EN ISO 9004:2009. Polski Komitet Normalizacyjny w październiku rok później tj. w 2010-tym przetłumaczył ją i wydał jako PN-EN ISO 9004:2010. Jej polski tytuł brzmi: „Zarządzanie ukierunkowane na trwałą sukces organizacji. Podejście wykorzystujące zarządzanie jakością”.

O ile norma EN-PN ISO 9001:2009 prezentuje model zarządzania jakością i stawia wymagania jakie organizacja winna spełnić aby wdrożyć i utrzymać skutecznie system zarządzania jakością, to norma 9004 mówi o zaleceniach w kierunku podejmowania konkretnych działań i inicjatyw tak sformatowanych i wewnętrznie spójnych, aby ukazać otoczeniu szersze spojrzenie na zarządzanie jakością niż ISO 9001. Interesujące wobec tego wydaje się poszukiwanie odpowiedzi na pytanie o miejsce w jakim Spółka, w świetle tych zaleceń jest dzisiaj, w ósmym już roku przyjaznego, wobec standardów ISO 9001, funkcjonowania.

Wyróżnić można trzy podstawowe tezy, które legły u podstaw konstrukcji normy 9004. Po pierwsze norma 9004 jest spójna z normą 9001 i jest jej rozszerzeniem. Po drugie trwałe sukces organizacji w długim czasie i w sposób zrównoważony osiągany jest poprzez jej zdolność do spełniania potrzeb wszystkich stron zainteresowanych, a nie tylko klientów. Wreszcie wspomniany wyżej rozwój zrównoważony stanowi trzecią tezę normy 9004 i jednocześnie wyznacza drogę ku spełnianiu potrzeb wszystkich stron zainteresowanych. Perspektywy zaleceń normy ISO 9004 i kultury zrównoważonego rozwoju wzajemnie się uzupełniają i tworzą jeszcze większą przestrzeń postrzegania biznesu, aniżeli każda z nich oddzielnie.

W te koncepcję wpisuje się Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP) we władzach którego, co warto tu odnotować znajduje się wiceprezes zarządu MPK SA, Zbigniew Palenica, uchwalając w roku 2003 Kartę Zrównoważonego Rozwoju. Na koniec 2010 roku status *sygnatariusza Karty UITP* posiadało 150 przedsiębiorstw z całego świata. Karta UITP stanowi dobrowolne zobowiązanie sygnatariuszy do monitorowania działań gospodarczych, społecznych i środowiskowych i podejmowania dobrych praktyk w tych zakresach. Sygnatariuszem Karty może zostać jedynie członek UITP tzn. organizacja w sposób bezpośredni lub pośredni związana z transportem publicznym lub pracująca na jego potrzeby.

Przypatrzmy się kondycji Spółki z pozycji zaleceń normy ISO 9004. Norma zawiera zalecenia w sześciu obszarach:

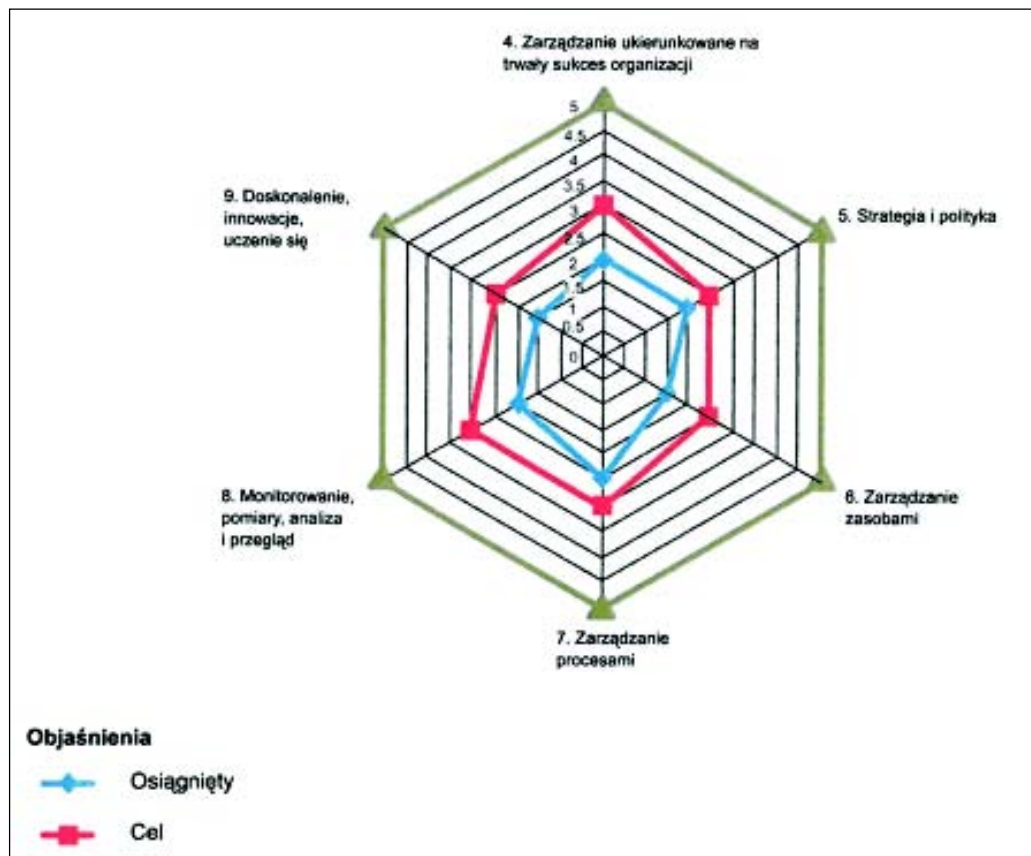
- zarządzanie ukierunkowane na trwałą sukces organizacji,
- strategia i polityka,
- ludzie w organizacji,
- zarządzanie procesami,
- monitorowanie, pomiary, analiza i przegląd,
- doskonalenie, innowacje i uczenie się.

Tu przedstawimy analizę w odniesieniu do punktu „Trwałe sukces”.

Organizacja może osiągnąć trwałe sukces poprzez stałe spełnianie potrzeb i oczekiwań swoich stron zainteresowanych,

w zrównoważony sposób, w długim czasie. Otoczenie organizacji podlega ciągłym zmianom i jest trudne do przewidzenia, a zatem w celu osiągnięcia trwałego sukcesu zaleca się, aby najwyższe kierownictwo organizacji m. in. planowało w długoterminowej perspektywie, w sposób ciągle monitorowało i regularnie analizowało otoczenie organizacji, identyfikowało wszystkie odpowiednie strony zainteresowane, oceniało ich indywidualne potencjalne wpływy na osiągnięcia organizacji, jak również określało jak spełniać ich potrzeby i oczekiwania w zrównoważony sposób, stale angażowało strony zainteresowane oraz informowało je o działaniach i planach organizacji.

Tyle zalecenie z normy. A jak jest te zalecenia są realizowane? Projektowany zgodnie procedurą P-7.1.01 „Planowanie usługi komunikacyjnej” dokument zawierający roczny plan rzeczowo-finansowy bilansujący planowane wpływy z planowanymi wydatkami bieżącymi i rozwojowymi zatwierdzany przez Władze Spółki jest obiektywnym przejawem planowania strategicznego i operacyjnego. W perspektywie długoterminowej – odnotować należy udział w planach rozwoju komunikacji sterowanych przez władze miasta w tym udział we współfinansowanych przez UE programach rozwoju aglomeracji krakowskiej. Spółka jest więc be-



wykonywana zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 900 polega najogólniej na przypisaniu poziomu od 1 do 5 (każdy poziom jest w normie zdefiniowany i opisany) każdemu elementowi poszczególnych obszarów. Uśredniając wyniki poszczególnych elementów kolejnych obszarów uzyskujemy poziom odpowiadający aktualnej kondycji stanu rzeczywistego. Wyniki prezentowane są graficznie jak na rysunku, można je też zderzyć z celami doskonalenia. Należy sądzić, że dokonanie w naszej Spółce samooceny byłoby cenną refleksją, nową jakością

neficjentem środków unijnych i jednocześnie inwestorem zastępczym gminy Kraków (dotyczy to m.in. przebudowy ulicy Długiej i budowy nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa).

Informacje dotyczące Spółki i jej przedsięwzięć prezentowane są na stronie internetowej. Obok informacji bieżących, nazwijmy je, operacyjnych – bezpośrednio dotyczących klienta (taryfa, rozkłady jazdy, trasy, itp.) prezentowane są znaczące aspekty środowiskowe związane z procesami techniczno-technologicznymi Spółki, Polityka Jakości i Zarządzania Środowiskiem, zamieszczony jest profil Spółki na społecznościowym portalu Facebook oraz sondy tematyczne przydatne w rozpoznaniu oceny wdrażanych rozwiązań organizacyjnych.

Procesy doskonalenia to kontraktowanie i budżetowanie oraz rozliczanie zadań dla poszczególnych komórek organizacyjnych, okresowe spotkania i narady

w pionach, przegląd systemu zarządzania wykonywany przez najwyższe kierownictwo zgodnie z procedurą P-5.6.01, audyty i działania korygujące.

Powyższe rozważania to tylko próbka spojrzenia na zakres i zasięg spójności działania Spółki z zaleceniami normy 9004. Norma wychodzi tu z propozycją zmierzenia się z kondycją organizacji prezentując „Narzędzie samooceny” tj. zasady dokonywania przeglądu osiągnięć organizacji i stopnia dojrzałości systemu zarządzania. Wyniki samooceny mogą stanowić wartościowe dane wejściowe na przegląd zarządzania, a jednocześnie same w sobie stanowią rodzaj takiego przeglądu. Skuteczność oceny i samooceny zależy od umiejętności krytycznego spojrzenia na organizacyjną rzeczywistość. Chociaż przeprowadzający mają różną wiedzę, różne predyspozycje do pracy grupowej to poprzez właściwe rozpisanie ról w przeprowadzaniu samooceny możemy zadbać o możliwie obiektywne wyniki. Samoocena

spojrzenia na siebie, także mocnym argumentem i podstawą dążenia do uzyskania statusu sygnatariusza Karty UITP w sprawie Zrównoważonego Rozwoju, a poprzez to zademonstrowanie zaangażowania w te jakże ważne kwestie.

**Dariusz Słomka,
Krzysztof Gądek**

KOMUNIKACJA W KRAKOWIE NAJBARDZIEJ DOSTĘPNA

Z danych opublikowanych przez czasopismo „Transport i Komunikacja” wynika, że największa dostępność środków transportu zbiorowego na jednego mieszkańca występuje w Warszawie (83 wozokilometry na jednego mieszkańca) i Krakowie (80 wozokilometrów na jednego mieszkańca). Ten ranking zamyka Gdynia, gdzie ta dostępność do komunikacji jest prawie dwa razy mniejsza niż w Krakowie i wynosi 44 wozokilometry na jednego mieszkańca.

MG

KALENDARIUM



Fot. T. Bielecki

waniu Dietla/Starowiślna. Brak napięcia w obrębie skrzyżowania spowodował konieczność podjęcia kierowań tramwajów na trasy objazdowe. Usterkę usunięto po 30 minutach od wystąpienia awarii.

21.01.2011 7:25 Na przystanku Francesco Nullo na kierunku Walcownia zatrzymał się tramwaj linii 22 i niestety już nie ruszył. Powodem była poważna awaria, która unieruchomiła wagon silnikowy. Na miejsce natychmiast został wysłany mechanik „lotnego” pogotowia, który usprawnił zepsuty tramwaj na tyle, że mógł on o własnych siłach wjechać na

doszło do wykolejenia tramwaju linii 21 na Placu Centralnym. Utrudnienia w ruchu trwały do 19:26.

13.02.2011 4:49 Na ul. Starowiślnej przy Św. Wawrzyńca doszło do zerwania sieci trakcyjnej. Spadające elementy uszkodziły dwa zaparkowane w pobliżu pojazdy. Niestety nie poznaliśmy przyczyny uszkodzenia trakcji. Tramwaje ruszyły o godz. 6:00

24.02.2011 22:13 Na ulicy Lubicz, na torowisku, zepsuł się autobus linii 522 jadący na kierunek Bieżanów Nowy. Awarii uległa pompa paliwa. Na miejsce zostało wysłane „duże pogotowie”, które ściągnęło zdefektowany pojazd na pas dla ruchu ogólnego. Zatrzymanie trwało 34 minuty.

3.03.2011 o godzinie 21:59 otrzymaliśmy alarmującą informację, że na ul. Igołomskiej przy przystanku Meksyk doszło do potrącenia pieszego. Po sprawdzeniu okazało się, że był to nietrzeźwy mężczyzna śpiący twardym snem na międzytorzu. Dzięki szybkiej reakcji motorowych uniknęliśmy tragedii.

25.03.2011 21:19 Na Rondzie Matecznego piesza wtargnęła pod tramwaj linii 10 jadący na Osiedle Piastów. Niestety reanimacja nie odniosła skutku i poszkodowana zmarła w szpitalu.

30.03.2011 13:40 Pod tramwaj linii 6 jadący w stronę Kurdwanowa, na przejeździe przy hipermarkecie Carrefour, wjechał samochód osobowy marki Honda. Siła uderzenia była tak duża, że samochód rozpadł się na dwie części. Niestety sprawca wypadku zmarł w wyniku odniesionych obrażeń. Zatrzymanie w ruchu tramwajowym trwało 6 godzin 45 minut. **Michał Wójtowicz**

6 i 7.01.2011 Atak zimy. Z powodu złych warunków, oblodzonych dróg, zostało skróconych 27 linii autobusowych – miejskich i przede wszystkim aglomeracyjnych. Utrudnienia trwały od wyjazdów do późnych godzin porannych.

7.01.2011 18:00 Prowadzący autobusu linii 103 zgłosił, że na przystanku końcowym Mydlniki dwóch mężczyzn demontuje z wiaty szyby. Na miejsce wezwano patrol policji. Niestety, sprawców dewastacji nie ujęto a szybę zastano opartą o wiatę.

13.01.2011 18:25 Ruch tramwajowy na al. Jana Pawła II został wstrzymany z powodu prowadzącego samochód marki Honda, który wjechał na torowisko przy przystanku Stella – Sawickiego. Po interwencji pojazdu ratownictwa drogowego Straży Pożarnej pojazd został ściągnięty z torowiska. Tramwaje ruszyły o 18:50.

14.01.2011 o godz. 10:00 urwał się przewód jezdny na skrzyżo-

wałkę Dąbie. Na odcinku od Ronda Grzegorzckiego do Ronda Czyżyńskiego została uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa.

21.01.2011 Na ulicy Rakowickiej doszło do dwóch zatrzymań w ruchu tramwajowym. Każde z nich trwało po 39 minut a przyczyną były tradycyjnie źle zaparkowane samochody osobowe.

26.01.2011 16:25 Przy końcówce Mydlniki doszło do obcego wypadku. Karetka pogotowia zablokowały całkowicie przejazd przez pętlę. Autobusy linii 501 oraz 103 kierowane były do Podkamyczka. Utrudnienia trwały do 17:15.

04.02.2011 Przez cały dzień pozostawione na torowisku samochody dawały się we znaki. Wstrzymania ruchu tramwajowego miały miejsce na ul. Długiej oraz Rakowickiej. Suma zatrzymań wyniosła 74 minuty.

08.02.2011 18:40 Z powodu urwanego hamulca szynowego

NASZ REDAKCYJNY KOLEGA JUŻ NA EMERYTURZE



Fot. T. Bielecki

Marian Lesiak nie bał się konfrontacji...

Na zasłużoną emeryturę odszedł nasz redakcyjny kolega Marian Lesiak. To jedna z osób, która uczestniczyła w procesie tworzenia Przewoźnika Krakowskiego nadawaniu mu kształtu i jego rozwoju. To przede wszystkim postać nietuzinkowa i niezwykle barwna z głową zawsze pełną niezwykle, a czasem wręcz „szalonych” pomysłów. Przez wiele lat będąc członkiem zespołu redakcyjnego Przewoźnika krakowskiego wyróżniał się jako autor licznych zamieszczanych tu artykułów, notatek, ciekawostek i nowinek z życia firmy. Ukazujące się w kwartalniku artykuły jego autorstwa poświęcone były - z racji pełnionych przez Mariana Lesiaka funkcji związanych z taborem autobusowym - właśnie wszelkim aspektom dotyczącym eksploatacji tych pojazdów. I to nie tylko tych wykorzystywanych już na krakowskich ulicach. Dzięki jego relacjom z targów i wystaw, na których prezentowane są trendy roz-

wojowe w miejskiej komunikacji autobusowej, a także z rozmaitych konferencji, których tematem były autobusy, czytelnicy Przewoźnika Krakowskiego poznawali panujące tendencje rozwojowe dotyczące autobusów i najbliższą przyszłość w rozwiązaniach technicznych. Dużo miejsca w Przewoźniku poświęcał tematyce autobusów ekologicznych, hybrydowych i zasilanym gazem. W odniesieniu do tych ostatnich wyjaśniał zasadność i ekonomikę stosowania pojazdów z takim napędem w warunkach krakowskich. Wskazywał również to, że rachunek ekonomiczny bezwzględnie wskazuje, iż eksploatacja autobusów z napędem gazowym jest droższa, a dotychczasowi użytkownicy odchodzą od napędów gazowych.

Marian Lesiak w swoich artykułach zawsze zdecydowanie przeciwstawiał się niesprawiedliwym opinio, nierzetelnym informacjom dotyczącym MPK S.A. i

przekręcaniem faktów przez różne media. Nie unikał, gdy tego wymagała sytuacja, ciętej riposty pod adresem osób, które w złym świetle stawiały naszą firmę, jednak zawsze opartej na racjonalnych argumentach.

Z racji swoich wieloletnich związków z Ochotniczą Strażą Pożarną w MPK S.A. w Krakowie, której od 1988 roku był Prezesem, na łamach Przewoźnika regularnie podkreślał obecność w firmie strażaków ochotników, opisując ich ćwiczenia i przebieg odbywających się dwa razy w roku zawodów.

Panie Marianie, będzie nam brakować Pana pomysłów, ciętego języka, a czasami kubła zimnej wody, którą bez skrępowania wylewał nam Pan na nasze gorące głowy. Bez Pana Przewoźnik będzie już zupełnie inny.

**Zespół Redakcyjny
„Przewoźnika Krakowskiego”**



BILET Z AUTOMATU NAJPOPULARNIEJSZY

Trudno dziś sobie wyobrazić sprzedaż biletów w Krakowie bez automatów Krakowskiej Karty Miejskiej i automatów mobilnych zamontowanych w autobusach i tramwajach. To dzięki nim w Krakowie nikt już nie pamięta o kolejkach do Punktów Sprzedaży Biletów Okresowych, jakie tworzyły się przed nimi jeszcze kilka lat temu. Dziś do zakupu biletu nie trzeba posiadać przy sobie nawet gotówki. W co trzecim automacie za bilet okresowy można bowiem zapłacić kartą płatniczą. A o tym, że pasażerowie krakowskiej komunikacji chętnie kupują bilety w automatach świadczą liczby. Tylko w lutym 2011 roku w automatach KKM było 828,5 tys. operacji. Niewiele mniej operacji wykonały automaty mobilne, bo aż 807 tys.

Marek Gancarczyk

ZBIÓRKA W TRAMWAJU PO UŚMIECH DZIECKA

Dzięki uprzejmości Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie 28 sierpnia 2010 po raz pierwszy wyruszył na trasę Tramwaj po Uśmiech Dziecka, a w nim wolontariusze Korczakowskiej Republiki Dziecięcej Dyliniarnia.

W nowym roku 2011 „tramwaj po uśmiech dziecka” rozpoczął zwiedzanie kolejnych zakątków miasta. Po Śródmieściu i Krowodrzy przyszła kolej na Nową Hutę. Nasz tramwaj GT8S jeździ na trasie linii „9”. Jak się okazało, mieszkańcy Nowej Huty przyjęli nas miłym gestem i zostali przez nas również zaproszeni do kwesty na rzecz dzieci objętych pomocą Dyliniarni. Podczas kwesty nadal oferujemy możliwość zakupu kartek pocztowych z widokami Krakowa, z których dochód przeznaczymy w całości na leczenie Podopiecznych Stowarzyszenia. Mamy też bezpłatne kalendarzyki na 2011 rok z zamiarami na Dyliniarnię, które rozdajemy wszystkim chętnym Pasażerom.

W dniu 2 kwietnia odbyło się komisyjne liczenie zawartości puszek kwestarskich z pierwszej transzy zbiórki. Puszek

otwarliśmy na wniosek wolontariuszy, którzy bardzo męczyci się podczas kwesty z dużym obciążeniem wrzuconych do środka monet. Miłym zaskoczeniem jest dla nas fakt, iż po liczeniu okazało się, że udało nam się zebrać kwotę 3546,69 PLN. Jest to bowiem rekord dotychczasowych kwest organizowanych w ramach zbiórek publicznych. Przypomnijmy, że dwa lata temu po rocznej zbiórce uzyskaliśmy kwotę finalną 1105,02. Rok temu było nieco lepiej, bo osiągnęliśmy 1580,98 PLN. Tym razem kwesta jeszcze się nie skończyła, a już możemy mówić o sukcesie. Zawdzięczamy go niewątpliwie Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu S.A. w Krakowie. Wolontariusze jadący oznakowanym tramwajem na pewno są bardziej wiarygodni niż ci, którzy kwestują wmieszani w tłum żebraków i ulicznych oszustów. Poza tym w tramwaju można kwestować w każdą pogodę.



Na najbliższą podróż Tramwajem po Uśmiech Dziecka oraz spotkanie z kwestującymi Wolontariuszami Dyliniarni zapraszamy już 14 maja i 4 czerwca na linii 9.

Redakcja KRDD, Tadeusz Pułczyński

MOŻNA PŁACIĆ KARTĄ

Pasażerowie, którzy zostali złapani na jeździe bez biletu nie muszą już mieć przy sobie gotówki, żeby od razu zapłacić opłatę dodatkową. Wystarczy, że posiadają kartę płatniczą i wystarczające środki na koncie. Do tej pory firmy kontrolerskie w terminale płatnicze wyposażyły osiem zespołów kontrolerskich. Przypominamy, że za przejazd bez ważnego biletu opłata dodatkowa wynosi 100 zł (powiększona o wartość biletu). Jeżeli jednak zostanie ona zapłacona w terminie do siedmiu dni zostanie zmniejszona do 70 zł.

MG



Fot. T. Bielecki

SPOTKANIE KRWIODAWCÓW NA 65-LECIE KOŁA PCK



Tradycyjne spotkanie MPK-owskich krwiodawców w ramach ogólnopolskich obchodów „Dni Honorowego Dawstwa Krwi” w dniu 10 grudnia zakończyło zarazem obchody 65-lecia działalności Polskiego Czerwonego Krzyża na terenie naszego przedsiębiorstwa.

Spotkanie rozpoczął koncert młodzieży z Ośrodka dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej w Krakowie. Po wzruszającym występie, młodzi artyści dostali paczki „Mikołajowe” od przedstawicieli Związków Zawodowych.

Po okolicznościowym wystąpieniu przewodniczącego Koła PCK a zarazem prezesa Klubu HDK Andrzeja Ostafina wręczono odznaczenia dla krwiodawców. Odznakę „Zasłużony HDK” I stopnia otrzymali: Jacek Cwierz, Bogusław Dura i Tomasz Moskwa, odznakę II stopnia Robert Rodak i Stanisław Wąs, a III stopnia: Marek Adamski, Henryk Biulek, Andrzej Goc, Aleksander Multarzyński, Andrzej Rupiński, Adam Szczygieł i Edward Talowski. Odznaczenia wręczył przewodniczący Miejskiej Rejonowej Rady HDK w Krakowie Robert Paletko.

Następnie uczestniczący w spotkaniu dyrektor Bogdan Żelazo wręczył okolicznościowe dyplomy ponad 90 najaktywniejszym w 2010 roku krwiodawcom, zwłaszcza uczestnikom akcji „Na Ratunek” oraz akcji dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin.

Miejski Zarząd Rejonowy PCK w Krakowie uhonorował albumami „90-lecia PCK” byłych i aktualnych działaczy naszego zakładowego Koła PCK. Otrzymali je: Tadeusz Walczak (był przewodniczącym Koła w latach 1975-1985), Krystyna Hodura (przewodnicząca w latach 1986-1990), Stanisław Mikulski i Zofia Pątko (długoletni członkowie Zarządu Koła), Ryszard Sasuła, Kazimierz Sułkowski i Andrzej Balon – założyciele Klubu HDK, oraz Stanisław Boczkowski i Zygmunt Borsuk – wieloletni kwestarze akcji charytatywnych PCK. Albumy wręczyła prezes MZR PCK w Krakowie Stanisława Badowska.

Podczas spotkania podsumowano konkurs, jaki z okazji 65-lecia Koła PCK w MPK został ogłoszony jeszcze przed wakacjami. Jego zwycięzcy: Leszek Wójtowicz i Tadeusz Ławrowski otrzymali dyplomy i upominki.

POWSTAŁA SEKCJA KLUBU „HDK” W PIONIE RUCHU

W dniu 10.12.br. przy okazji tradycyjnego spotkania w ramach „Dni HDK” krwiodawcy pracujący w Pionie Ruchu postanowili założyć swoją sekcję Klubu (sekcje takie istnieją w każdej zajezdni MPK). Przewodniczącym nowej sekcji został Roman Łach, dyspozytor z Głównej Dyspozytorni Ruchu.

W.M.

Ponadto dyplomami zostały wyróżnione organizacje Związkowe oraz osoby, które w sposób szczególny przyczyniły się do osiągnięć Koła i Klubu w ich działalności w mijającym 2010 roku.

Władysław Michalski

TRAMWAJARSKA MSZA

Już po raz 66 w niedzielę 30 stycznia br. odbyła się w Sanktuarium Ojców Redemptorystów przy ulicy Zamojskiego msza święta w intencji pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.



Fot. T. Bielecki

Warto przypomnieć, iż tradycja odprawiania nabożeństw sięga czasów przedwojennych, a msze święte odprawiali m.in. Karol Wojtyła, Franciszek Macharski i Stanisław Dziwisz.

Tegoroczną uroczystość celebrował biskup pomocniczy Archidiecezji Krakowskiej Jan Zając wraz z proboszczem parafii księdzem Andrzejem Kukłą. Jak co roku uroczystość zgromadziła liczne grono załogi naszego przedsiębiorstwa na czele z zarządem: Julianem Pilszczkiem, Zbigniewem Palenicą i Mariuszem Szalkowskim. Nie brakło również przedstawicieli władz miasta, w tym z-cy prezydenta Miasta Krakowa Tadeusza Trzmiela, przewodniczącego Rady Miasta Bogusława Kośmidera oraz przewodniczącego Rady Nadzorczej MPK S.A. prof. Tadeusza Tatary. Przy dźwiękach pracowniczej orkiestry i kołędach wykonywanych wraz z chórem modliliśmy się o zdrowie i i pomyślność nie tylko dla pracowników naszego przedsiębiorstwa, ale również dla ich rodzin i najbliższych. Ceremonie uświetniły poczty sztandarowe, w tym sztandary: kościelne, MPK S.A., HDK oraz związków zawodowych.

W homilii ksiądz biskup podziękował krakowskim tramwajarzom za ich trud i wysiłek włożony w codzienną służbę wykonywaną na rzecz mieszkańców Krakowa, natomiast jednym z wątków poruszonych w kazaniu była konieczność zwrócenia uwagi na rozmowę, poprzez którą możemy uniknąć powstania wszelkich problemów i niejasności wynikających często z małych nieporozumień. Biskup podkreślił również fakt, iż słuchając i rozmawiając z innymi zdobędziemy ich szacunek oraz sprawimy, że chętniej i uważniej zaczną nas słuchać.

Wspólna modlitwa stała się pewnego rodzaju rytuałem, chwilą do zadumy, skupienia i refleksji nad trudami dnia codziennego.

Magdalena Uran, Lilianna Jakiel

TABLICE INFORMACYJNE NA RONDZIE MOGILSKIM



Fot. T. Bielecki

Pasażerowie, którzy przesiadają się na rondzie Mogilskim mają do swojej dyspozycji przejrzystą informację o lokalizacji przystanków i trasach autobusów i tramwajów. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie

ustawiło bowiem na tym dużym węźle przesiadkowym tablice, na których znajduje się mapa całej sieci tramwajowej oraz szczegółowa mapa ronda Mogilskiego, uwzględniająca wszystkie przystanki tramwajowe i autobusowe oraz wszystkie linie, które się na nich zatrzymują. Zaletą tej mapy jest także to, że są na niej zaznaczone chodniki i przejścia dla przesiadających się na rondzie Mogilskim.

Mapkę ronda Mogilskiego pasażerowie mogą zobaczyć nie tylko na dużych tablicach. Została ona także powieszona na każdym przystanku Rondo Mogilskie, obok rozkładów jazdy.

Marek Gancarczyk

WOŚP W TRAMWAJU MPK



Fot. T. Bielecki

Podobnie jak w roku poprzednim Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie włączyło się do akcji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W niedzielę, 9 stycznia, od 8:00 do 18:00, na trasie linii nr 8 kursował specjalny tramwaj, w którym

pieniądze zbierali wolontariusze WOŚP. Krakowian nie trzeba było zachęcać do przejazdu tym tramwajem. Wszyscy chętnie wrzucali pieniądze do puszek kwestujących, aby pomóc dzieciom.

Akcja zbierania pieniędzy w specjalnym tramwaju była organizowana wspólnie z Cinema City Zakopianka. **MG**

WALENTYNKI W TRAMWAJU



Fot. T. Bielecki

W MPK S.A. w Krakowie Dzień Zakochanych obchodzony jest od kilku lat. Co roku w inny sposób ale zawsze w tramwaju. Mieliliśmy już muzyczny tramwaj dla zakochanych... (pasażerowie słuchali piosenki: *Jadę do ciebie tramwajem, koła wesolo stukają i tramwaj piękny i świat, konduktor jak brat, dziś wszystkich bym ucałować rad, bo jadę do ciebie tramwaje*), był też tramwaj pełen słodkości. W tym roku natomiast sympatyczne hostessy w czerwonych szarfach i w charakterystycznych czapkach MPK S.A. w Krakowie rozdawały podróżującym pluszowe serduszka, umilając im w ten sposób ten wyjątkowy dzień.

Niespodzianka była zorganizowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie oraz Telewizję M.

Walentynki są corocznym świętem zakochanych przypadającym w dniu 14 lutego. Nazwa pochodzi od św. Walentego, którego wspomnienie liturgiczne w Kościele katolickim obchodzone jest również tego dnia. Na Zachodzie, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych czczono św. Walentego jako patrona zakochanych już od XV wieku.

Do Polski obchody walentynkowe trafiły w latach 90. XX wieku.

Lilianna Jakiel

W KRZYWYM ZWIERCIADLE

JEST POPRAWA... NIE MA JUŻ PAKAMERY PRZY WJEŹDZIE DO TUNELU

Na pierwszy rzut oka wszystko wygląda pięknie i ładnie. Jednak przyglądając się dokładnie, przy wlocie do tunelu widać niebieską budkę z kimś przypominającym wartownika.

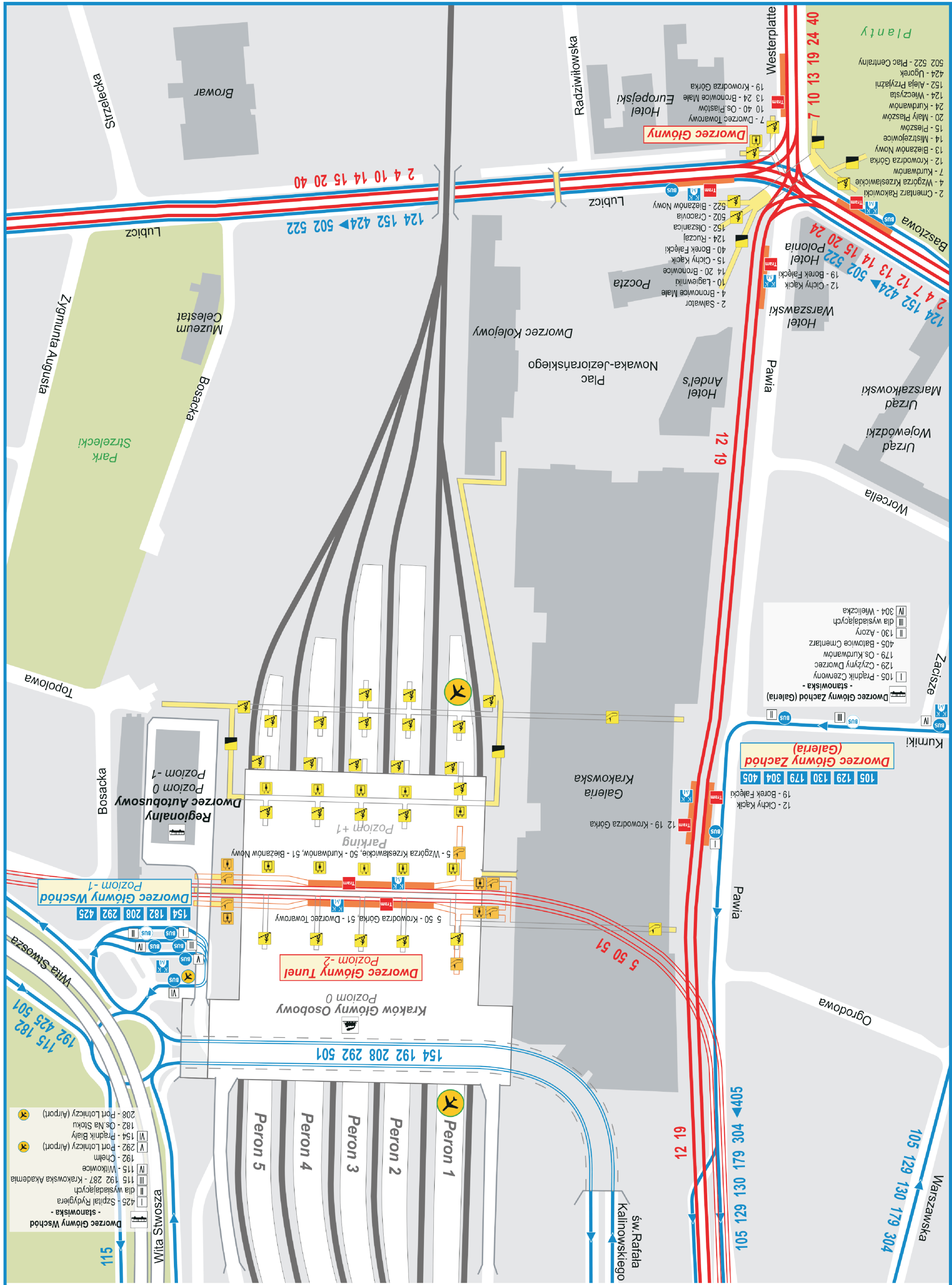
Budka została postawiona przy odłącznikach sieciowych (!) i bardzo blisko torowiska. Jadący motorniczowie mają ograniczoną widoczność z kabiny tramwaju pokonującego zakręt przed wyjazdem z tunelu.

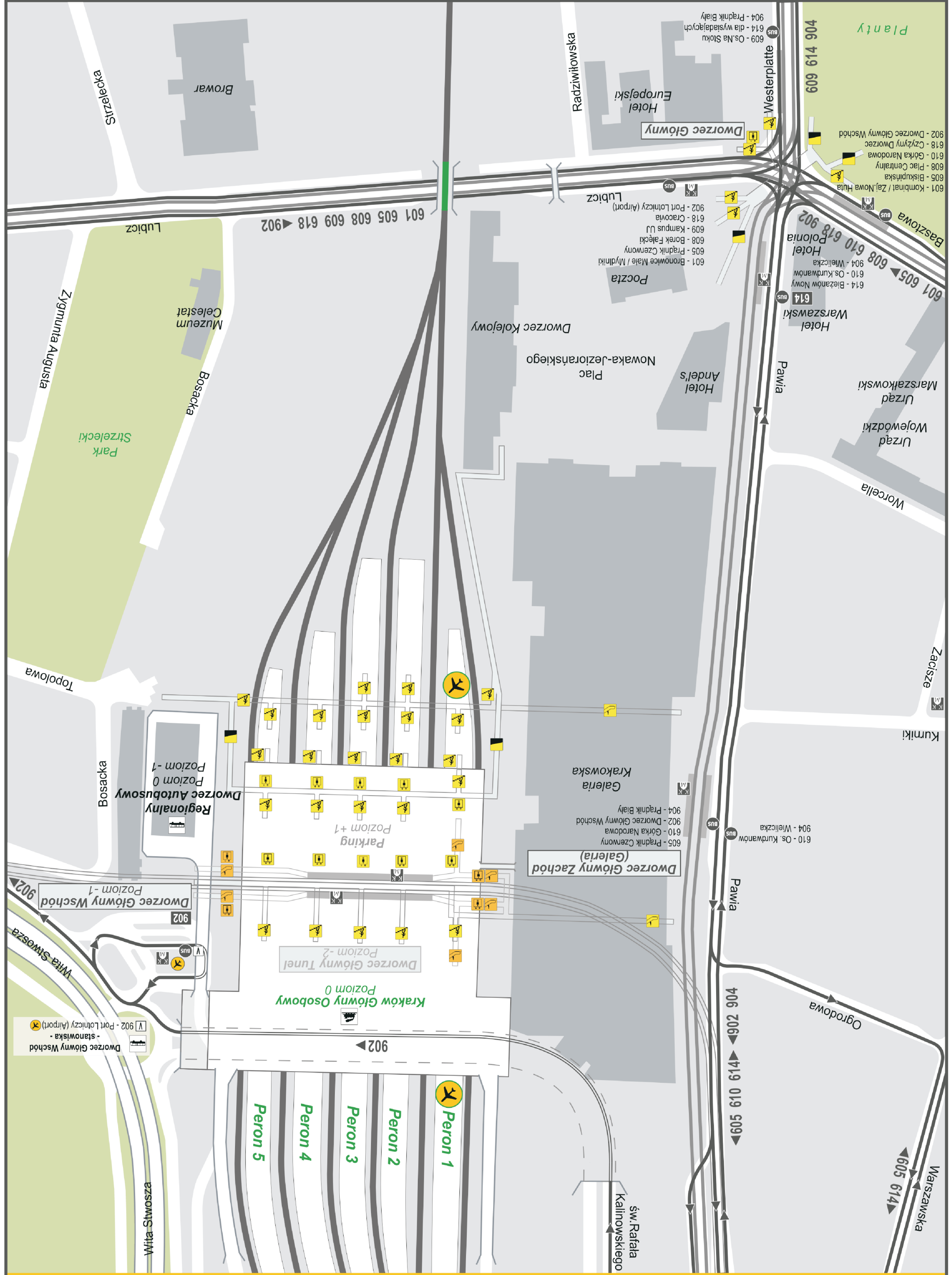
Ale jak to się utarło w Krakowie, najlepsze są prowizorki – rodem z PRL-u. A wystarczyło zamontować dwie kamery monitorujące wjazd do tunelu, a osobę pilnującą posadzić przed monitorem w SOP-ie na Dworcu Głównym Tunel.

Hubert Wagała



Fot. T. Bielecki







facebook.com/mpkkrakow



Lubię to!

Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II



Budowa linii tramwajowej

KST N-S etap IIA: Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – Klimeckiego – ul. Lipska wraz z przebudową pasa drogowego i budową ul. Kuklińskiego



Mieszkańcy południowo-wschodniej części Krakowa mogą już cieszyć się wygodniejszym i szybszym połączeniem z centrum miasta. Dzięki nowemu odcinkowi Krakowskiego Szybkiego Tramwaju oraz budowie nowej ulicy Kuklińskiego, pasażerowie komunikacji miejskiej a także kierowcy i rowerzyści odczują zmiany na lepsze.