

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (40) 2011  
kwiecień-czerwiec



Z prof. Zbigniewem Nęckim rozmawiamy o tym, dlaczego łamiemy przepisy



W środku ekstra dodatek –  
mapka  
aglomeracyjnych linii autobusowych



[facebook.com/mpkkrakow](https://facebook.com/mpkkrakow)



**Lubię to!**

# WYBIERAJMY TYLKO BEZPIECZNE PRZEJŚCIA

W deszczowy poniedziałek, 6 czerwca ok. godziny 13.30 przez al. Andersa w Nowej Hucie przebiegał młody 20-letni chłopak. Biegł szybko, bo mocno padało. Być może założył na głowę kaptur, aby się chronić przed deszczem. Nie zauważył, że od strony pl. Centralnego jedzie tramwaj linii nr 16. Wpadł prosto pod niego. Aby można było podjąć akcję ratunkową trzeba go było najpierw wyciągnąć spod wagonu. Niestety tuż po przewiezieniu do szpitala zmarł.

Śmierć tak młodego człowieka jest tragedią. Cierpi jego rodzina, bliscy. Trudno nie powiedzieć także o koszarze, który przeżywa motorniczy tramwaju. Nie można przejść obojętnie obok takiego zdarzenia. To dlatego właśnie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie zdecydowało się w tym roku na przeprowadzenie społecznej kampanii „Wybierz bezpieczne przejście”. Piszemy o niej w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”. Ja szczególnie polecam wywiad ze znanym i cenionym psychologiem społecznym Zbigniewem Nęckim. Można w nim znaleźć odpowiedzi na wiele frapujących pytań dotyczących różnych ludzkich zachowań, ot chociażby dlaczego decydujemy się przebiegać przez ruchliwe ulice na czerwonym świetle. W tym numerze drukujemy także specjalną mapę, na której zaznaczyliśmy 13 miejsc, w których przez ostatnie 10 lat doszło do wypadku z udziałem pojazdu komunikacji miejskiej. Oczywiście nie oznacza to, że tylko w tych miejscach należy zachować szczególną ostrożność. Trzeba to bowiem robić wszędzie tam, gdzie przechodzimy przez jezdnie czy torowiska.

A z tym niestety jest różnie. Chyba każdy był kiedyś świadkiem, gdy starsza osoba, często nawet poruszająca się przy pomocy laski decyduje się na wejście prosto pod jadący tramwaj czy autobus. W dodatku wydaje mi się, że te osoby przechodząc w ten sposób nie są świadome, że narażają własne życie - nie rozglądają się, nie sprawdzają czy mogą bezpiecznie przejść. To niesamowite, że dla zaoszczędzenia kilkunastu, czy kilkudziesięciu sekund swojego czasu są w stanie zaryzykować własne zdrowie a nawet życie. Dotyczy to także ludzi młodych.

Gdy w ramach akcji MPK „Wybierz bezpieczne przejście” zaprosiłem dziennikarzy krakowskich mediów na krótki kurs jazdy tramwajem, każdy z nich zadał mi pytanie: po co to zrobiłem, co chcę przez to osiągnąć. Wszystkim odpowiedziałem tak samo: chcę żebyście doświadczyli na własnej skórze jak trudno jest zahamować tramwaj, gdy ktoś nagle przed niego wbiegnie. Ale to nie wszystko. Chcę także, abyście po tym doświadczeniu przy każdej okazji apelowali do wszystkich o zachowanie ostrożności. Ja również o to wszystkich czytających „Przewoźnika Krakowskiego” bardzo proszę.

Tak niewiele przecież trzeba, aby takich historii jak ta opisana przeze mnie na początku tekstu, wcale nie było.

**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 – Przejście przez jezdnię na  
ul. Basztowej – piesi przechodzą na zielonym świetle.

## **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. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

## W numerze:

<b>Wiceprezes MPK SA nadal w zarządzie UITP</b> – Marek Gancarczyk .....	5	<b>Estakada już gotowa</b> – Marek Gancarczyk ..	27
<b>Zakup w automatach KKM jeszcze bezpieczniejszy</b> – Marek Gancarczyk .....	5	<b>W Krakowie dyskutowano o Unijnych projektach transportowych</b> – Marek Gancarczyk ..	28
<b>Wybierz bezpieczne przejście</b> – Marek Gancarczyk .....	7	<b>Dzień Dziecka z MPK Kraków</b> – Jan Adamski .....	30
<b>Dziennikarze na krótkim kursie jazdy tramwajem</b> – Marek Gancarczyk .....	6	<b>Najmłodszy o komunikacji</b> – Jan Adamski ..	32
<b>Bądźmy mądrzy przed szkodą, a nie po szkodzie</b> – Izabela Suder .....	8	<b>Święto Ziemi w Krakowie</b> – Lilianna Jakiel	33
<b>Mały Płaszów pod okiem kamer</b> – Grzegorz Dyrkacz .....	9	<b>Noc Muzeów w Warszawie</b> – Lilianna Jakiel	34
<b>Tramwajem przez historię Krakowa – linia 4</b> – Jan Adamski .....	15	<b>„Materia – człowiek – kultura” hasłem XI Festiwalu Nauki w Krakowie</b> – Izabella Majewska .....	34
<b>Tramwaj – pojazd „Pod specjalnym nadzorem”</b> – Stanisław Jurga .....	16	<b>MPK pomaga potrzebującym</b> – Władysław Michalski .....	35
<b>„Unimog” – pojazd specjalizowany dla komunikacji miejskiej</b> – Stanisław Jurga .....	22	<b>Strażacy MPK rywalizowali o tytuł najlepszej jednostki</b> – Władysław Żmuda .....	36
<b>Dopuszczalne prędkości tramwajów w Krakowie</b> – Tomasz Czauderna .....	23	<b>Głód piłki w MPK</b> – Janusz Więckowski .....	37
<b>Prędkości tramwajów w innych miastach i państwach</b> – Tomasz Czauderna .....	24	<b>Białe linie oddzieliły tramwaje od samochodów w centrum miasta</b> – Marek Gancarczyk	40
<b>Wybory przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej MPK SA</b> – Robak Anna .....	25	<b>Kalendarium</b> – Michał Wójtowicz .....	41
<b>Estakada w trakcie próbnego obciążenia</b> – Marek Gancarczyk .....	26	<b>Rozmaitości</b> – Marek Gancarczyk, Grzegorz Dyrkacz .....	42

## WICEPREZES MPK SA NADAL W ZARZĄDZIE UITP

Zbigniew Palenica, wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie ponownie został wybrany na przewodniczącego Zgromadzenia Lekkich Kolei w UITP (Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego), co jest równoznaczne z funkcją wiceprezydenta tej organizacji. Zbigniew Palenica przez najbliższe dwa lata nadal będzie odpowiadał za rozwój i regulacje prawne w jednej z najważniejszych obszarów komunikacji zbiorowej na świecie, jaką jest komunikacja tramwajowa. O nominacji do tej odpowiedzialnej i prestiżowej funkcji zdecydowały głosy delegatów UITP z całego świata, którzy spotkali się w Dubaju na początku roku.

- Powierzenie mi tej funkcji przez delegatów UITP pozwoli mi nadal dbać o rozwój systemów transportowych, które się cieszą obecnie bardzo dużą popularnością na świecie, czyli komunikacji tramwajowej. Jest ona dzisiaj uważana za jeden z najbardziej proekologicznych środków transportu. W dodatku jego budowa nie wymaga tak wielkich nakładów finansowych jak budowa metra – tłumaczy Zbigniew Palenica.

Wiceprezes MPK SA dodaje także, że systemy tramwajowe cały czas są udoskonalane. Bardzo zaawansowane są już m.in. prace nad wprowadzeniem zasilania tramwajów energią elektryczną bez konieczności budowania sieci trakcyjnej.

Coraz częściej mówi się także o tym, że remedium na kryzys energetyczny, który jest coraz bardziej odczuwany na świecie może się okazać właśnie transport zbiorowy, oparty przede wszystkim na komunikacji tramwajowej.

**Marek Gancarczyk**

*Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (UITP) jest powstałą jeszcze w XIX wieku ogólnosiwiatową organizacją zrzeszającą ponad 3800 podmiotów (firmy przewoźowe, instytucje i ośrodki naukowe) działających w sektorze transportu zbiorowego. Siedzibą organizacji jest Bruksela.*



## ZAKUP W AUTOMATACH KKM JESZCZE BEZPIECZNIEJSZY

Mamy dobrą informację dla naszych pasażerów. BRE Bank i firma Elavon zakończyły prace nad certyfikacją urządzeń płatniczych w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej. W efekcie już od kilku tygodni za zakup biletu okresowego można zapłacić nie tylko kartą płatniczą z paskiem magnetycznym, ale także kartami wyposażonym w chip.

- Dzięki temu w automatach KKM zakup biletu przy użyciu karty jest jeszcze bardziej bezpieczny. Jednocześnie z tej formy płatności będzie mogło korzystać więcej pasażerów. Wprowadzając w automatach możliwość zapłaty kartami z chipem spełniamy także wymagania unijne dotyczące transakcji kartami płatniczymi w Europie – podkreśla Dariusz Bojda, kierownik działu systemów elektronicznych w MPK, odpowiedzialny za Krakowską Kartę Miejską.

Warto podkreślić, że bank sprawdził wszystkie czytniki zamontowane w automatach i jednoznacznie stwierdził, że są one bezpieczne. Zanim jednak taka opinia została wydana czytniki musiały przejść wiele skomplikowanych prób, które trwały od listopada ubiegłego roku. Ekspertki badali m.in. jak zachowują się one w przypadkach użycia różnego

rodzaju kart, w tym kart fałszywych. Były także prowadzone próby jak urządzenia zachowują się w przypadku nieudanych transakcji.

Przypomnijmy, że w Krakowie stoi 65 automatów KKM. Można w nich wykupić bilety okresowe na wszystkie linie oraz bilety jednorazowe. Można to zrobić przez całą dobę. W ponad połowie urządzeń (w 36 automatach KKM) istnieje możliwość zapłaty kartą płatniczą.

Automaty to obecnie podstawowy sposób zakupu biletów w Krakowie. Tylko w automatach KKM każdego miesiąca jest przeprowadzanych ok. 1 mln operacji.

Lista automatów z czytnikami kart płatniczych jest dostępna na stronie [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl)

**Marek Gancarczyk**



# WYBIERZ BEZPIECZNE PRZEJŚCIE

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie prowadzi akcję „Wybierz bezpieczne przejście”. Jest ona skierowana zarówno do pieszych jak i do kierowców samochodów osobowych. Bardzo często zdarza się, że piesi lekceważą czerwone światło przed przejściem przez torowiska tramwajowe i na skrzyżowaniach. Tym samym lekceważą też swoje życie nie zdając sobie sprawy, jak trudno jest motorniczemu zatrzymać tramwaj ważący ponad 30 ton. Podobnie postępują także kierowcy samochodów osobowych, wymuszając i zajeżdżając drogę tramwajom czy przejeżdżając na czerwonym świetle przez torowiska.



Ul. Brożka

- Chcemy zwrócić uwagę na ten problem i zaapelować zarówno do pieszych jak i do kierowców o ostrożność, a przede wszystkim o stosowanie się do przepisów ruchu drogowego na skrzyżowaniach przez które przejeżdżają tramwaje – mówi Mariusz Szałkowski, dyrektor ds. Przewozów w MPK SA w Krakowie.



Ul. Balicka Wiadukt

Na początku maja na kilkudziesięciu przystankach w centrum miasta, na dużych węzłach przesiadkowych pojawiły się plakaty z hasłem „Wybierz bezpieczne przej-

ście”. To tylko jeden z kilku elementów kampanii informacyjnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Wkrótce na monitorach w autobusach i tramwajach będą także wyświetlane filmy, w którym także będziemy apelować m.in. do pieszych, aby nie wbiegali na torowisko przed nadjeżdżające tramwaje.



Ul. Dietla przystanek Starowiślna

Decyzja o rozpoczęciu akcji informacyjnej w maju nie jest przypadkowa. To właśnie w tym miesiącu w ostatnich 10 latach doszło do ośmiu śmiertelnych wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. W tej statystyce gorszy jest tylko listopad, w którym przez ostatnie dziesięć lat było takich wypadków dziewięć. Ze statystyki wynika także jeszcze jeden wniosek. Przez ostatnie dziesięć lat w wypadkach z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej najczęściej ginęły osoby po 60 roku życia. Dlatego też w naszej akcji chcemy zwrócić uwagę szczególnie tym osobom i zaapelować, aby przechodząc przez skrzyżowanie poczekały na zielone światło i nie przebiegały przez torowisko widząc nadjeżdżający tramwaj.

Od początku tego roku doszło także do czterech wypadków śmiertelnych z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. Za każdym razem do zdarzenia dochodziło z winy pieszych lub kierowców samochodów, którzy nie zastosowali się do przepisów ruchu drogowego, przechodząc lub przejeżdżając na czerwonym świetle.

**Marek Gancarczyk**

## CZARNE PUNKTY

W ramach akcji „Wybierz bezpieczne przejście” przygotowaliśmy specjalną mapkę. Zaznaczyliśmy na niej 13 czarnych punktów na krakowskich ulicach, gdzie w okresie ostatnich 10 lat doszło do jednego lub więcej wypadków śmiertelnych z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej. Jak wynika ze statystyk najczęściej wypadków zdarza się w dwóch miejscach: przy ul. Balickiej i przy ul. Brożka.

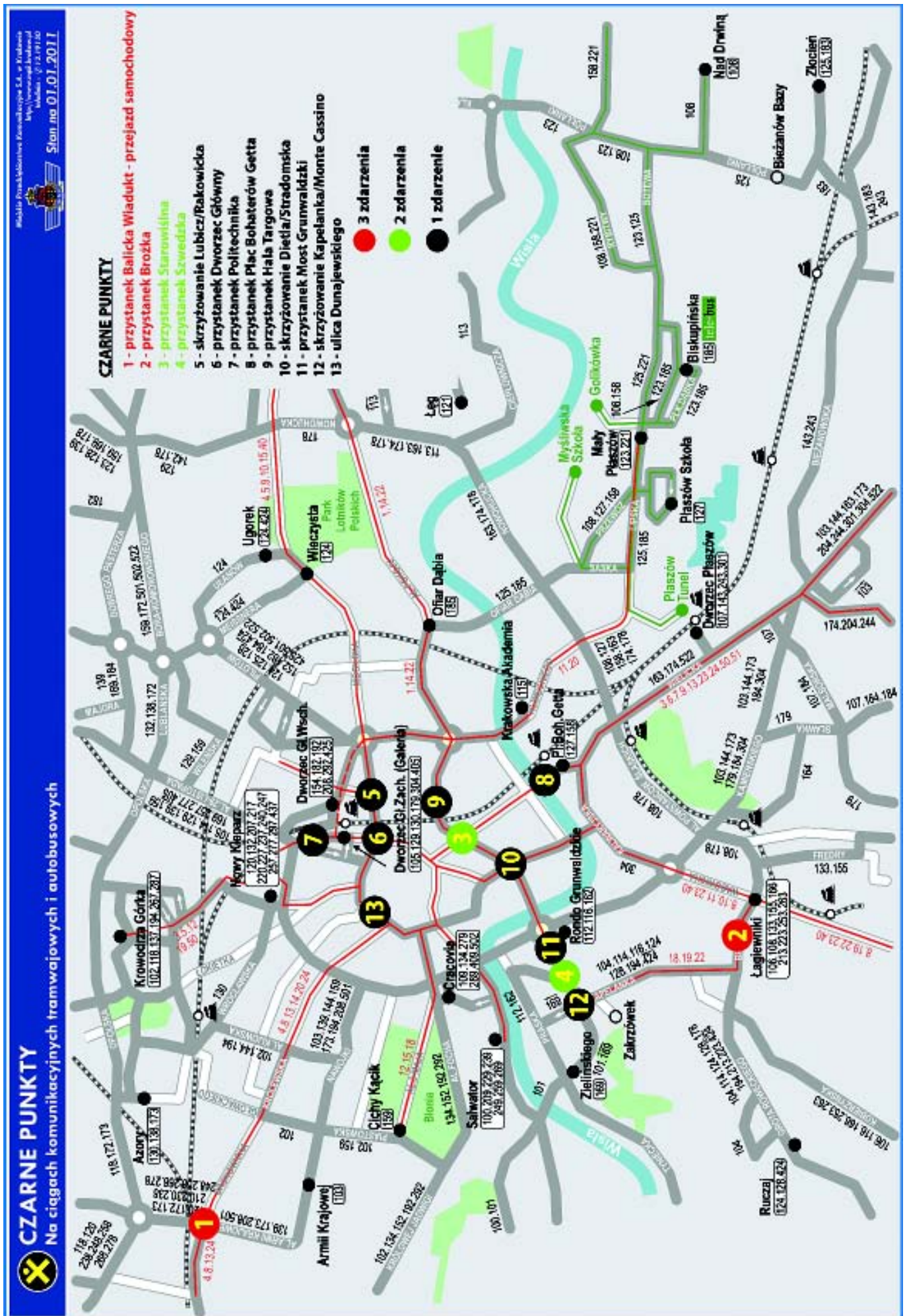
Przy ul. Balickiej bardzo często zagrożenie stwarzają kierowcy samochodów. Skręcając w prawo, w kierunku ul. Armii Krajowej nie zwracają uwagi na jadące tramwaje i mimo czerwonego światła próbują przejeżdżać przez torowisko. W tym miejscu bardzo często dochodzi do kolizji, bo mimo niewielkiej prędkości z jaką poruszają się tam tramwaje (ograniczenie prędkości do 30 km na godzinę), motorniczy nie jest w stanie zatrzymać 30-tonowego wagonu przed nagle zajeżdżającym mu drogę samochodem.

Przy ul. Brożka z kolei problem wynika z braku zachowania ostrożności przez pieszych. Bardzo często osoby, które przechodzą tu przez torowisko nie sprawdzają, czy mogą bezpiecznie przejść na drugą stronę jezdni i w ostatniej chwili wchodzą przed jadące tramwaje. Zdarza się też, że próbują przebiegać przez tory poza wyznaczonym do tego miejscem.

Piesi przebiegający poza wyznaczonymi przejściami dla pieszych, często tuż przed jadącymi tramwajami lub autobusami – to bardzo częsty widok na ul. Dietla między przystankami „Starowiślna”. Takie zachowania doprowadziły w tym miejscu już do dwóch śmiertelnych wypadków w ostatnich 10 latach.

Na mapie zaznaczono 13 punktów. Nie oznacza to jednak, że tylko tam piesi i kierowcy samochodów powinni zachowywać szczególną ostrożność. O swoje bezpieczeństwo powinniśmy dbać za każdym razem gdy przechodzimy czy też przejeżdżamy przez skrzyżowania.

**Marek Gancarczyk**



# DZIENNIKARZE NA KRÓTKIM KURSIE JAZDY TRAMWAJEM

We wtorek, 31 maja przedstawiciele mediów, gazet, radia i telewizji mieli możliwość na własnej skórze przekonać się jak trudno jest zatrzymać rozpędzony, 30 tonowy tramwaj, przed który nagle wtargnął pieszy. Każdy z nich na chwilę zamieniał się w motorniczego. Rozpędzał tramwaj (dwa wagony 105N) i gdy dojeżdżał do przejścia dla pieszych, miał zahamować wagon, tak aby uniknąć wjechania na pasy. W dodatku na sąsiednim torze tuż przed wymalowanymi pasami ustawiony był inny tramwaj, zza którego tuż przed nadjeżdżającym wagon wyrzucane były pudełka, imitujące wbiegającego w ostatniej chwili pieszego. Mimo korzystania z trzech rodzajów hamulców (elektrodynamiczne, szcękowe i szynowe) nikt nie zdołał zatrzymać rozpędzonego tramwaju przed pasami...



*Pieruszej jeździe tramwajem towarzyszyły duże emocje*

Dla wszystkich obecnych dziennikarzy była to pierwsza w życiu okazja, aby poprowadzić tramwaj. Każdy z nich po zakończonym przejeździe przyznawał, że zatrzymanie wagonu było bardzo trudne. Zresztą potwierdził to pomiar drogi hamowania. Rozpędzony do 30 km na godzinę tramwaj po rozpoczęciu hamowania potrzebował ok. 20 metrów, żeby się zatrzymać. W efekcie zdołał się cały przetoczyć po przejściu dla pieszych.

Zainscenizowana scena na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze wydarzyła się naprawdę w tym roku na rondzie Matecznego. Późnym wieczorem dwie dziewczyny stały tam przed przejściem dla pieszych. Gdy zobaczyły, że z przystanku odjechał tramwaj w stronę Łagiewnik, mimo czerwonego światła postanowiły wejść na przejście dla pieszych i przebiec na drugą stronę jezdni. Nie zauważyły nadjeżdżającego z przeciwnej strony tramwaju. Jed-



*Nikt nie zdołał zatrzymać tramwaju przed namalowanym przejściem dla pieszych*

na z nich nie zdążyła się cofnąć i mimo natychmiastowej akcji ratunkowej zmarła.



*Fot. T. Bielecki*

*Stefan Szczypuła, kierownik Ośrodka Szkolenia w MPK SA wyjaśniał także dziennikarzom jak wiele uwagi poświęca się podczas kursu na przygotowanie motorniczych do pracy*

To i jeszcze dwa inne wypadki śmiertelne z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej, do których doszło w tym roku, skłoniły MPK SA do rozpoczęcia akcji „Wybierz bezpieczne przejście”. Jej celem jest prośba i apel zarówno do pieszych jak i do kierowców samochodów osobowych, przede wszystkim o stosowanie się do przepisów ruchu drogowego na skrzyżowaniach przez które przejeżdżają tramwaje, ale także o ostrożność i rozwagę na każdej krakowskiej ulicy.

**Marek Gancarczyk**



## BĄDŹMY MĄDRZY PRZED SZKODĄ, A NIE PO SZKODZIE

*na temat psychologicznych mechanizmów odpowiadających za skłonność do łamania przepisów, oraz potencjalnych przyczyn zwiększonej liczby śmiertelnych wypadków w Krakowie z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej rozmawiamy z prof. Zbigniewem Nęcim.*



*Prof. dr hab. Zbigniew Nęcki, psycholog społeczny, dyrektor Instytutu Zarządzania Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.*

**Izabela Suder:** *Zapytam najbardziej ogólnikowo, jak tylko można: dlaczego przechodzimy przez bardzo ruchliwe ulice na czerwonym świetle?*

**Prof. Zbigniew Nęcki:** Generalnie, w tym momencie kłania się nisko przestrzeganie przepisów, zarówno drogowych, jak i pozostałych, a w naszym kraju nie ma zbyt głęboko zakorzenionej tradycji, żeby przejmować się czymś takim jak ograniczenia prędkości, przejścia dla pieszych, zakazy par-

kowania... Można zatem powiedzieć, że istnieje ogólny wzorzec postawy, w której motywacja do przestrzegania przepisów typu „nie przebiegaj na czerwonym świetle”, „zielone – idź, czerwone – stój, czekaj”, jest w Polsce dosyć niska.

Motywacja ta zwiększa się lub raczej - jest zwiększana, kiedy w zasięgu wzroku pojawia się kontrola: gdy na skrzyżowaniu lub w pobliżu stoi policjant albo strażnik miejski; dopiero wtedy zaczynamy być bardzo, bardzo poprawni.

Ale, co jest oczywiste, nie wszędzie może stać policjant, a co za tym idzie, najczęściej musimy sami się kontrolować...

**IS:** *A więc, żeby postępować zgodnie z przepisami, mimo braku zauważalnej kontroli naszego zachowania, potrzeba nam wszystkim wewnętrznej motywacji?*

**ZN:** Tak, dokładnie. Ale oprócz tej zewnętrznej, czy też wewnętrznej motywacji do przestrzegania przepisów, istnieje także motywacja do ich łamania. I tutaj



*Czy warto podejmować takie ryzyko?*

zwróć uwagę na trzy aspekty, składające się na tę właśnie motywację.

Pierwszym z nich jest tendencja do naśladowania innych.

**IS:** *Robimy to, co robią inni? Nawet jeśli ponosimy przy tym ryzyko?*

**ZN:** Istnieje szereg eksperymentów, które udowadniają mechanizmy, popychające jednostkę do naśladowania tłumu. Jeżeli tak zwany „model”, czyli osoba, która przechodzi na czerwonym świetle, jest ładnie ubrany, elegancki i budzi nasze pozytywne skojarzenia, to zaczynamy go naśladować. Jeśli idzie, kolokwialnie ujmując, łachudra, ktoś bezdomny, to nie jesteśmy skłonni do powtarzania jego zachowań. Ale generalnie, mechanizm naśladowania jest pierwszą rzeczą, która skłania nas do łamania przepisów. Myślimy- „jeśli inni łamią, to ja też”.

**IS:** *Na zasadzie „nie czuję się odpowiedzialny za swoje zachowanie”?*

**ZN:** Owszem! Wszyscy tak robią, a więc to nam pasuje i nie czujemy się winni, nawet jeśli świadomie zdajemy sobie sprawę, że postępujemy źle.

Drugą przyczynę łamania przepisów można zamknąć w znajomym zapewne nam wszystkim sposobie myślenia: „znam normę i właściwie nawet chcę jej przestrzegać, ale czas mnie goni...”

**IS:** *Czyli jednak pośpiech! Wydawać by się mogło, że tendencję do nadmiernego pośpiechu wykazują raczej ludzie młodzi, pracujący, którzy śpieszą się to na uczelnię, to do szkoły, to do pracy... Mimo tego, statystyki mówią, że większość wypadków, do których doszło w tym roku, spowodowanych zostało z winy ludzi starszych... nie chciałabym kierować się myśleniem stereotypowym, ale czy to przypadkiem nie jest paradoks?*

**ZN:** Tak, oczywiście, młodsze osoby mogą spieszyć się bardziej, ale nawet ci najstarsi mają swoje cele, dążenia, obowiązki; i także odczuwają presję czasu. Mnie też dziwi, że emeryci się gdzieś spieszą... Ale się spieszą i to jest niezaprzeczalny fakt. Pewne zachowania czy tendencje zachowań nie wygasają wraz z wiekiem.

**IS:** *Abstrahując od pośpiechu, czy nie wydaje się Panu, że starsi ludzie powinni być jednak bardziej uważni i świadomi zagrożenia? Młodzi są beztroscy, często roztrągnięni, nie mogą się skupić, bo przeszkadza im zbliżająca się sesja, zakochanie...*

**ZN:** Starsi ludzie też bywają zakochani (śmiech). Znam paru takich beztroskich, jednak to faktycznie występuje dużo rzadziej... (śmiech) Ale na poważnie. U starszych ludzi pojawia się inny mechanizm, a mianowicie mechanizm niedokładnej percepcji. Nie są oni zatem w stanie ogarnąć wszystkiego tak sprawnie i szybko, jak ludzie młodzi, a przypominam, że działają w tym samym środowisku. Można więc powiedzieć, że mają nieco inny punkt widzenia.

Do presji czasu i mechanizmu naśladowania, jako czynników motywujących do łamania przepisów, dodać należy kolejny czynnik,

a mianowicie: bilans zysków i strat.

Czyli szacowanie - co zyskam, jeśli będę przestrzegał obowiązujących zasad, a co zyskam, jeśli je złamię. I analogicznie, jakie w obydwu przypadkach poniosę straty.

**IS:** *Rozumiem, że oceniamy bilans zysków i strat automatycznie, w ciągu ułamków sekundy?*

**ZN:** Tak, ułamki sekundy. Jeżeli odpuszczę sobie tramwaj, na który się spieszę, to stracę dobrych kilka minut i będę musiał czekać, a co zyskam jeżeli dobiegnę? Dotrę na czas, zdążę, może zaoszczędzę parę chwil – zysków zawsze jest sporo.

**IS:** *Co się dzieje w tym momencie z naszą zdolnością do oceny zagrożenia?*

**ZN:** Właśnie w takich momentach występowanie zachowań ryzykownych zdecydowanie się nasila. Istnieje ogólna zasada w sytuacjach ryzyka - ludzie lekceważą poziom zagrożenia, a wyolbrzymiają stopień prawdopodobieństwa osiągnięcia sukcesu. W percepcji sytuacji ryzykownej, którą badamy dość dokładnie, okazuje się, że szansa na sukces, a więc: „zdążę przebiec przed tramwajem”, jest dużo większa niż w rzeczywistości, natomiast szacowanie szansy klęski jest zaniżane. Zatem obiektywne ryzyko nie przekłada się na jego psychiczną ocenę. W tym miejscu także pojawia się kwestia wieku- ludzie starsi przeceniają możliwości swojego ruchu, szybkości działań i podejmowania decyzji, przez co mogą ryzykować groźniejsze sytuacje.

Kolejna rzecz, również wpływająca na nasze zachowanie na drodze i poszanowanie przepisów drogowych, to poszukiwanie danych o sytuacji.

**IS:** *A więc w dalszym ciągu ogromną rolę odgrywa percepcja...*

**ZN:** Skanujemy obszar, patrzymy

na to: co?, gdzie?, jak?, oceniamy odległości, na przykład między samochodem, a tramwajami – i znów źle!

**IS:** *I po raz kolejny to starsi ludzie są na przegranej pozycji?*

**ZN:** Nie do końca. Ta ocena zachodzi na poziomie zmysłów i już raczej wszyscy są zagrożeni popełnieniem błędu, gdyż nie wiedzą tego, co zaraz powiem, a mianowicie: w ocenie odległości jednostki od autobusu, czy tramwaju, nie jest istotny jedynie obserwowany pojazd, ale też kontekst, czyli to, co się dzieje po bokach. I z tego ludzie nie zdają sobie sprawy, przez co przeceniają dystans. Są skłonni myśleć, że tramwaj jest dalej niż naprawdę, że zdążą przebiec przez ulicę; a w rzeczywistości sytuacje wyglądają bardzo różnie, ponieważ na percepcję odległości wpływa to, co się dzieje po bokach, a co w widzeniu naturalnie pomijamy, gdyż jest to widzenie boczne i nieświadome.

Co za tym idzie – już na pierwszym poziomie, a więc poziomie odbioru całej sytuacji na drodze, nie zwracamy uwagi na przykład na zagęszczenie pojazdów. Nie mamy świadomości, że – w uproszczeniu – im więcej samochodów na drodze, tym pojazd, na którym skupiamy uwagę, wydaje się być dalej.

Druga rzecz to interpretacja.

**IS:** *Skoro zmysły się mylą, to siłą rzeczy interpretacja jest błędna?*

**ZN:** Tak. Jak już błędnie odbieram, że coś jest bliżej, czy też dalej niż w rzeczywistości, to źle oceniam zagrożenie i podejmuję decyzję: „biegnę, zdążę!”. Logicznie więc, interpretacja jest błędna, ponieważ jej podstawą są błędne dane, które zostały pobrane poprzez tendencyjne obserwowanie sytuacji i ludzi.

Nawiązując w ogóle do tematu człowieka...Warto też zastanowić się, kim jest podróżny, który wsiada do tramwaju czy autobusu. To

jest osoba, która ma jakieś zadanie i intencjonalnie dąży do tego, żeby gdzieś się przemieścić. A więc posiada cel, sposób postępowania, a w perspektywie – rezultat i ocenę tego rezultatu.

**IS:** *Cztery elementy.*

**ZN:** Bardzo istotne. Jeżeli, przykładowo, młody człowiek spieszy się na uczelnię, to zdarza mu się popełnić mnóstwo błędów, gdyż widzi on swój cel i stara się, by sposób jego osiągnięcia był jak najprostszy i najbardziej skuteczny. Czasem kłóci się to z przestrzeganiem przepisów...

Kolejna istotna sprawa to stosunek naszego podróżnego do MPK.

**IS:** *(śmiech) co dokładnie przez to rozumieć?*

**ZN:** - Ów stosunek ma bardzo duży wpływ na przestrzeganie przepisów! Jako że tramwajom i autobusom zdarzają się – zapewne często nie z winy kierowców i motorniczych – spóźnienia, to w świadomości społecznej, powstaje obraz MPK jako mało solidnej i niepunktualnej firmy, na którą nie można liczyć. Zatem, gdy tylko możemy – łapiemy okazję. Skoro nie mamy gwarancji, że następny tramwaj przyjedzie za pięć minut, to nie czekamy, tylko ryzykujemy, przebiegając przez ruchliwą ulicę.

Tutaj oczywiście widać rażącą i powszechną niesprawiedliwość – kiedy autobus lub tramwaj się spóźnia, od razu słychać narzekania, żale, pretensje...Nie jesteśmy chętni do okazywania pobłażliwości, nie bierzemy pod uwagę choćby licznych remontów w naszym mieście, utrudniających komunikację. Natomiast gdy pojazd przyjeżdża na czas, z reguły nawet tego nie zauważamy. To się nazywa akcentowaniem negatywnych elementów, a kolokwialnie – szukaniem kija.

Wniosek jest prosty – obraz MPK musi być poprawiany, żeby podróżni częściej podejmowali bezpieczne decyzje, kierowani po-

czuciem, że następny autobus niebawem przyjedzie, a odpuszczając ryzykowny bieg na ten już odjeżdżający, nie będą skazani na długie czekanie.

**IS:** *Czy myśli Pan Profesor, że większa punktualność rzeczywiście przełożyłaby się na mniej wypadków spowodowanych pośpiechem i podejmowaniem ryzyka?*

**ZN:** Tak, widziałem tego przykład na własne oczy w Wiedniu, gdzie panuje tak szalona regularność i punktualność jazdy, że nie widziałem, żeby ktokolwiek spieszył się na tramwaj czy autobus. Widząc, że jeden odjechał, patrzę na tablicę z rozkładem i wiem, że za trzy minuty mam następny. Wszyscy są zatem spokojni o to, czy tramwaj uciekł, czy akurat zdążyli wsiąść – w kontekście dużej częstotliwości odjazdów, to przestaje mieć tak wielkie znaczenie. A więc jednak ta świadomość zawodności popycha nas w stronę podejmowania ryzykownych decyzji, będących efektem myślenia: „jeżeli odpuszczę bieg do tramwaju, nie zdążę i przyjdzie mi czekać pół godziny”.

**IS:** *Podsumowując dotychczasową rozmowę – za najważniejszy mechanizm odpowiedzialny za podejmowanie ryzykownych zachowań uważa Pan..*

**ZN:** Zdecydowanie pomniejszanie zagrożenia, błędną jego ocenę.

**IS:** *Czyli: komuś coś może się zdarzyć, ale nie mnie...*

**ZN:** Każdy liczy się z tym, że może spaść cegła, nawet, że na głowę, ale raczej komuś innemu, na pewno nie jemu samemu. Myśli: zdarza się; jednak nie jest skłonny wyobrazić sobie siebie w takiej sytuacji, identyfikować się z nią. Kolejna istotna sprawa, którą ludzie bardzo tendencyjnie interpretują, to powody wypadków.

Bardzo charakterystyczne jest lekceważenie swojego wkładu w zaistnienie wypadku, na zasadzie: „to ich wina! Ten gość jechał za



Warto poczekać na zielone światło

szybko, tamten nie zdążył zahamować”!

**IS:** *Wracamy więc do problemu odpowiedzialności?*

**ZN:** Tak, to się nazywa zewnętrzne, sytuacyjne wyjaśnianie klęski „to oni źle robią, to MPK za słabe hamulce daje, a ja jestem ofiarą... po prostu się spieszyłem, nie miałem złych intencji...”

Do czynników ryzyka wystąpienia wypadku, a więc tych na poziomie zmysłów, jak i na poziomie interpretacji, dochodzi kolejny poziom, niezwykle istotny – poziom naszych emocji.

Przeżywanie sytuacji, w której się znajdujemy, jest bardzo ważne – czujemy się bezpieczni, jeżeli rzecz dzieje się „u siebie”, bardzo blisko domu. Proszę pamiętać, że najwięcej wypadków ma miejsce przysłowiowy kilometr przed garażem.

**IS:** *To by wyjaśniło, dlaczego wg statystyk najwięcej wypadków wcale nie zdarzyło się na skomplikowanych, trudnych skrzyżowaniach, które mogą dezorientować, ale na bardzo prostych przejściach, m.in. przy ulicy Brożka, gdzie widzimy chodnik i przejście dla pieszych, przecinające tory tramwajowe, nic więcej.*

**ZN:** Tak, właśnie w takich miejscach mamy zawyżone poczucie bezpieczeństwa, a jednocześnie obniżony poziom uwagi oraz czujności.

Warto tutaj podkreślić występujący konflikt: piesi – maszyny.

Strefa ruchu pieszych i strefa kołowa w wielu miejscach jest podziałem umownym; oczywiście, istnieją znaki typu ograniczenia prędkości, ale gdybyśmy byli pewni, że są one przestrzegane, to w jakim celu powstawałyby progi zwalniające?

Gorzka prawda jest taka, że w Polsce nie liczy się na znaki, ale na przymus.

Próg zwalniający oznacza, że kierowca czy chce, czy nie chce, musi zwolnić, w trosce o swój samochód. Najbardziej skuteczne jest więc wymuszenie przestrzegania przepisów – znak to tylko sygnał... Kto by się nim przejmował, zwłaszcza, gdy w swojej ocenie wcale nie musi tego robić?

**IS:** *Czyli, mam rozumieć, samo ostrzeżenie, sygnały nie mają sensu? Nie pomogą?*

**ZN:** W bardzo niewielkim stopniu. Same sygnały i informacje to tylko tło semantyczne, coś na kształt odległej melodii, którą gdzieś tam ledwo słyszymy. Jak mówiłem – działa wymuszenie przestrzegania przepisów, więc – fizyczne wymuszenie, czyli na przykład stosowane przez mieszkańców kamienic blokery fizyczne – słupki, uniemożliwiające parkowanie w bramie. Sam znak „nie parkować” nie daje tak dużych korzyści, raz za czas znajdzie się kierowca, który zaparkuje, mimo obecnego znaku...

W prewencji wypadków powinniśmy więc zwiększyć fizyczne naciski na przestrzeganie przepisów, żeby ludzie nie tyle chcieli, co musieli ich przestrzegać.

W przypadku tramwajów mogłyby to być szlabany, oddzielające przystanek od ulicy, ale szlaban na każdym przystanku niestety należy do pomysłów typu scien-

ce fiction...

W japońskim metrze pojawili się „dopychacze pasażerów”, w Polsce, jak się dowiedziałem, istnieją podsadzacze, którzy pomagają niepełnosprawnym dostać się do pojazdu – i to jest wspaniałe, bardzo mi się podoba, gdyż przede wszystkim nie stanowi odniesienia do świata znaków, ale jest działaniem fizycznym o charakterze bezpośrednim.

**IS:** *Zatem pożądanym skutkiem przyniesie jedynie bezpośrednio oddziaływanie?*

**ZN:** Najpierw zawsze trzeba bezpośrednio działać. Oczywiście pogadanki, plakaty stanowią jakiegoś tam tło i mogą pomóc, ale nie ukrywajmy – największą skuteczność zaobserwujemy, jeżeli unieвозмоżliwimy fizycznie łamanie przepisów. Traktujmy ludzi z szacunkiem, ale trochę jak dzieci. (Śmiech) Ileż razy okazuje się, że nawet dorosły człowiek, który wszystko rozumie i jest inteligentny, jeśli trzeba, jeśli nadarzy się okazja, to będzie próbował ułatwić sobie życie, jeżeli będzie okazja do pokombinowania, to prawdopodobnie z niej skorzysta. Plus oczywiście emocje: zdarza się, że dorosła, odpowiedzialna na co dzień osoba nie zastanowi się ani chwili, a już zadziała, pod wpływem impulsu, czy wahaniecia nastroju. Stąd – traktowanie jej jako nieco kapryśnej istoty, jest, powiedziałbym, konieczne.

Wracając do meritum, można stwierdzić, że prewencja wypadków ma mieć charakter długofalowego oddziaływania. Pierwszy nurt musi przebiegać przez budowanie bezpiecznych i ograniczających ryzyko przejść dla pieszych oraz skrzyżowań, drugi – przez edukację, a trzeci, co przynajmniej ze sporym bólem, poprzez super surowe sankcje za łamanie przepisów.

**IS:** *To też działa.*

**ZN:** Działa. Żeby skłonić nas do przestrzegania reguł, które mają

służyć wzrostowi bezpieczeństwa, należy wprowadzać konsekwentne i dosyć dokuczliwe kary, żebyśmy z góry obawiali się wypadki, niepowodzenia. To działa, jest naprawdę skuteczne, pod warunkiem aprobaty ustalonych norm. Normy te muszą być dobrze zrozumiane i szanowane. Ludzie powinni mieć świadomość, że zostały one stworzone w logicznym, służącym ich dobru, celu.

Przykładem normy bezsensownej jest ograniczenie prędkości w całej Warszawie do 50 km/h... Każdy, kto choć raz poruszał się po stolicy samochodem, wie, że ten przepis jest nieadekwatny do panującej tam rzeczywistości na drogach.

Normy nieaprobowane będą masowo łamane.

Podobnie sprawa się ma z sytuacjami, w których kolizje są z góry do przewidzenia. Idealnym przykładem obrazującym istnienie miejsc dosłownie prowokujących występowanie takich kolizji jest bezsensownie zaplanowane krakowskie skrzyżowanie, na którym dwa tramwaje nie mogą jednocześnie zakręcić z powodu zbyt blisko siebie ułożonych torów. Jeden musi czekać, aż skręci drugi, w przeciwnym razie dojdzie do zderzenia.

A zatem, czynniki wpływające na wypadki i łamanie przepisów to również bardzo często czynniki strukturalne. Tam, gdzie pojawia się większa ilość kolizji czy niebezpieczeństw, niejednokrotnie należy wyjść poza czynniki psychologiczne i zastanowić się, czy przypadkiem nie ma jakiegoś błędu w samej strukturze skrzyżowania. Czy w samej sytuacji nie występuje potencjalne ryzyko.

Co jest oczywiste, ryzyka przybywa, gdy gwałtownie zwiększa się liczba użytkowników skrzyżowania czy też przejścia dla pieszych, niedostosowanego do nowej liczby użytkowników. Mieszkańcy wielu osiedli zapewne przekonali się na własnej skórze, że gdy przybywa samochodów, a ilość miejsc parkingowych po-

zostaje bez zmian, to pojawia się problem dzikiego parkowania. To działa na podobnej zasadzie.

**IS:** *Czasami władze same zachęcają do łamania przepisów...*

**ZN:** Tak, to jest oczywiste jak wschód słońca. Próbujemy uprzedzić niebezpieczeństwo, nie tylko – uczyć, pokazywać, ostrzegać... Nie dopuszczajmy do powstawania miejsc wysokiego ryzyka; po co jeszcze bardziej je zwiększać?

**IS:** *Jeszcze a propos świadomości... Wydaje mi się, że ludzie są bardziej świadomi niebezpieczeństwa, mogącego ich spotkać ze strony samochodu; mniej ryzykancyknych zachowań ma miejsce na przykład na Zakopiance, na której widać pędzące pojazdy. Tramwaj daje złudzenie mniejszej prędkości...*

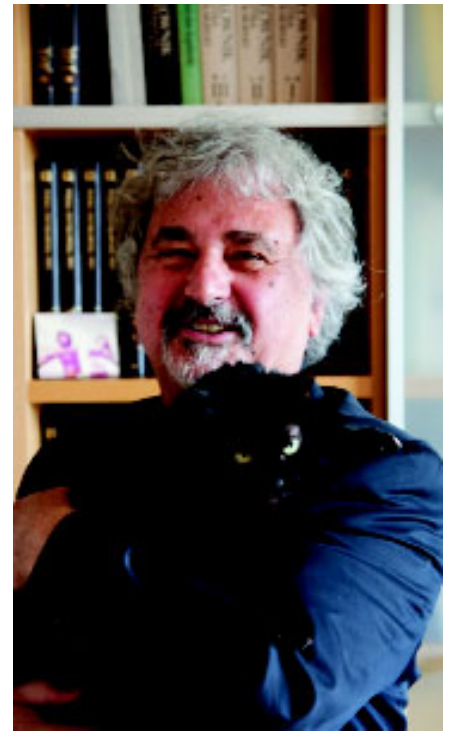
**ZN:** Tak, a dziś, dodatkowo, tramwaje coraz szybciej jeżdżą, czego ludzie też nie wiedzą lub o czym zapominają. I nie zdają sobie sprawy, jak trudno zatrzymać tramwaj!

**IS:** *Właśnie. A zatem, czy plakaty na kształt tego, który przygotowało MPK, mają sens? Zwiększą świadomość zagrożenia?*

**ZN:** Plakaty mają szansę przynieść efekt, co zresztą wykazały badania. Uwrażliwią na sprawę, zwiększą świadomość zagrożenia, skłonią do myślenia, choćby przez chwilę...

Wasza idea jest bardzo fajna, obraliście dobry kierunek, warto to robić, o ile przekaz jest jednoznaczny, prosty – jak dla dzieci. Percepcja plakatu trwa 1,5 sekundy, a więc nadmiar słów zmniejsza jego czytelność oraz blokuje przekaz.

Można by jeszcze zastanowić się nad formą tekstu; „Wybierz bezpieczne przejście” to nakaz. Jestem pewien, że co któryś pieszy zbuntuje się, bo to znów krytyka, znów pouczanie, MPK staje się surowym rodzicem, a nie partnerem.



*Profesor ze swoim ukochanym kotem*

**IS:** *Wtedy nie dość że MPK się spóźnia, to jeszcze nam rozkazuje...*

**ZN:** Dowcipni skreślą hasło i napiszą „wozić bezpiecznie!” (śmiech) Lepsza jest refleksyjna, sugestywna wersja... Wybierasz bezpieczne przejście? Zamiast – wybierz!

Bo w razie wypadku w domyśle winny jest pieszy, na zasadzie: to twoja wina, nie wybrałeś bezpiecznego przejścia!

A pytanie daje do myślenia.

**IS:** *Czyli mimo wszystko jest szansa, że taka kampania zadziała?*

**ZN:** Tak, jest. Plakaty działają. Oczywiście nie w izolacji od pozostałych środków prewencji, o których wspominałem, ale realnie mogą pomóc wam uzyskać pożądane skutki.

**IS:** *Proszę zwrócić uwagę na zaakcentowany na plakacie telefon komórkowy, który trzyma w ręku potencjalna ofiara. Chcemy, żeby podróżni oraz piesi mieli świadomość, że często w sytuacjach stanowiących źródło ryzyka, zajmujemy się tysiącem spraw, zamiast na chwilę skupić się na tym, co aktualnie istotne.*

**ZN:** Bardzo dobry pomysł: zaakcentowanie czynników rozpraszających.

**IS:** *Dobrym przykładem może być chyba przejście przez tory tramwajowe przy ul. Pawiej, koło Galerii Krakowskiej. Czynnikiem rozpraszających jest tam mnóstwo: zakupy, znajomi, rozmowy, emocje towarzyszące spotkaniom towarzyskim, i niemal zerowe zabezpieczenie przejścia. Efekt – wstrząsający, tragiczny wypadek, w którym zginęła kobieta. Nie zauważyła jadącego z naprzeciwka tramwaju, nie słyszała, że motorniczy sygnalizuje zagrożenie.*

**ZN:** O tak, to miejsce, o którym z góry można było powiedzieć, że będzie sprzyjało wypadkom. Tutaj oprócz rozproszonej uwagi, działają także inne, omówione już przeze mnie czynniki: brak wyraźnego podziału piesi – pojazdy, duże zagęszczenie przechodniów, w tym tych atrakcyjnych, których chętnie naśladujemy, niska świadomość zagrożenia, złudne i bardzo silne poczucie bezpieczeństwa... A wcale mogą nie zadziałać wyżej opisane czynniki, wystarczy przez sekundę się zagapić! Ja sam czasem się zagapiam...

**IS:** *Każdy się zagapia.*

**ZN:** Dokładnie, o tym też trzeba myśleć wcześniej! Dodatkowo, istnieją sytuacje i miejsca sprzyjające rozproszeniu uwagi, jak właśnie na przykład to nieszczęsne przejście obok Galerii Krakowskiej – zagęszczenie ludzi, wystawy sklepowe, tu się z kimś witamy, tu żegnamy, wymieniamy uściski, potem dzwoni telefon... A z prawej nadjeżdża tramwaj, na czym się skupić?

Jak wiadomo, nasza uwaga niestety jest selektywna, więc w strukturze przestrzennej o tak dużej liczbie zagrażających czynników, drobny element może być przyczyną tragedii.

**IS:** *I trudno wtedy mówić o ewidentnej winie pieszego...*

**ZN:** Tak, istnieją wypadki, które naprawdę możemy przewidzieć. Każdy się zagapi, każdy czasem czegoś zapomni, jesteśmy tylko ludźmi, mamy swoje słabości. Dodajmy do tego ograniczenie możliwości poznawczych, będące efektem chociażby zmęczenia, wspomnianego przez panią zachowania lub spożycia alkoholu. Po co narażać na niebezpieczeństwo? Trzeba minimalizować ilość potencjalnie zagrażających miejsc i sytuacji...

Człowiek posiada swoje wizje tego, co się stanie, swoje cele, swoje działania... zadania! I na to się należy godzić, nie można tego nie brać pod uwagę. Zatem zwiększanie świadomości ludzkiej, poprzez akcje takie jak warsza, które przypominają: „znajdujesz się na ulicy, ty jesteś pieszym, co stawia cię automatycznie na przegranej pozycji, uważaj!”, ma sens.

Bardzo dobrym pomysłem jest także wprowadzanie stref ograniczonego ruchu kołowego, istniejących coraz powszechniej w centrach miast czy w pobliżu zabytków. Wiąże się to z dobrą oceną ryzyka i sytuacji ryzykownych ze strony władz oraz z minimalizowaniem tegoż ryzyka.

W tym miejscu, powraca sprawa struktury przestrzennej naszych skrzyżowań oraz bilansu użyteczności. Jeśli od przestanku tramwajowego do przejścia dla pieszych, mam 30 metrów, a aktualnie nie widzę żadnego samochodu, to, co będę latał w kółko? idę na skróty; przecież to dla mnie korzystne-zaoszczędzam czas i energię. A że wchodzę w strefę ruchu kołowego i mogę źle ocenić odległość pojazdu, czy też moje możliwości fizyczne, to już inna sprawa...

**IS:** *Powinno się, rozumiem, dostosować wszystko do pieszego. Żeby było jak najwygodniej, jak najbliższej: wysiadamy z tramwaju lub autobusu i u stóp mamy przejście dla pieszych.*

**ZN:** Proszę zauważyć, że ludzie, jeśli widzą okazję, to skracają sobie drogę nawet o metr, stąd słynne „ścieżki na trawnikach”. Dla pieszych przestrzeń to z reguły, gdy są nastawieni zadaniowo, nie jest coś do podziwiania, tylko przeszkoda do pokonania, więc im będzie ona mniejsza, tym większa szansa na bezpieczne przejście zgodne z przepisami.

**IS:** *Czy na zakończenie jest coś, na co chciałby Pan szczególnie zwrócić uwagę?*

**ZN:** Podsumowując – mamy prosty mechanizm, na który składa się jednak zdumiewająco wiele czynników.

Widzę – przeżywam – podejmuję decyzję.

Widzę ruch, różne odległości.

Przeżywam – czuję się bezpiecznie... (jeśli się spieszę, to z reguły się tak czuję albo też pomijam istotne obiekty w percepcji)

Decyzja – biegnę!

Rezultat: za późno... coś przeoczyłem!

A zatem: bądźmy mądrzy przed szkodą, a nie po szkodzie. Bierzmy pod uwagę naszą – jak i każdego człowieka – skłonność do bylejakości w patrzeniu i zajęcia tysiącem spraw, które przekładają się na fałszywą interpretację oraz błędną ocenę zagrożenia.

Pamiętajmy o tym, żeby zachować czujność. Szczególnie, jeżeli jesteśmy bardzo zmęczeni – poprośmy kogoś o pomoc, odpocznijmy, a dopiero potem podejmujemy się ryzykownych działań, które jesteśmy skłonni zbyt lekceważąco oceniać.

Mając świadomość, ile pułapek czyha na nas przy okazji podjęcia decyzji o łamaniu przepisów, zastanówmy się, zanim to zrobimy. Postępujmy z głową.

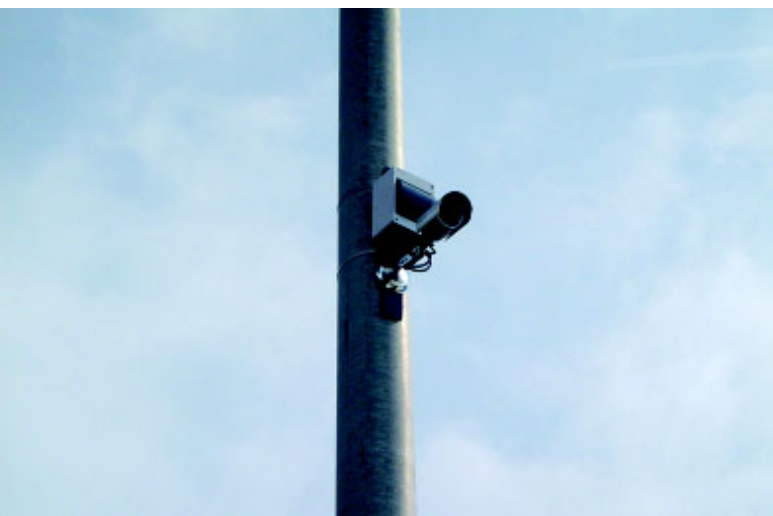
**IS:** *Bardzo Panu dziękuję za rozmowę i cenne wskazówki.*

**Rozmawiała Izabela Suder**

## MAŁY PŁASZÓW POD OKIEM KAMER

*Wszystkie przystanki tramwajowe i autobusowe na nowym ciągu komunikacyjnym Rondo Grzegórzeckie – Mały Płaszów zostały wyposażone w gabloty na rozkłady jazdy podświetlane ledami.*

Pracownicy Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK odebrali wiele telefonów od mieszkańców, którzy bardzo szybko zauważyli wyposażenie wiat przystankowych przydatne zwłaszcza w późnych godzinach wieczornych.



*Kamery są wyposażone w rejestratory*

Niestety nie wszyscy są zadowoleni z tego stanu rzeczy. Od lutego br. na ul. Lipskiej dokonano trzech poważnych dewastacji gablot. Tylko na pętli Mały Płaszów takich dewastacji w tym samym czasie było aż sześć. W maju został również uszkodzony automat Krakowskiej Karty Miejskiej.

Analizując powyższe przypadki dewastacji MPK SA podjęło w marcu współpracę ze Strażą Miejską



*Na pętli w Małym Płaszowie zamontowano kamery*



*Przystanki przy ul. Lipskiej są często dewastowane*

polegającą na patrolowaniu przystanków przez inspektorów ruchu i strażników miejskich.

Kolejnym działaniem mających na celu przeciwdziałaniu dewastacji było zamontowanie przez pracowników Działu Obsługi Systemów Elektronicznych czterech kamer wraz z rejestratorem. Jedna z kamer została zamontowana wewnątrz nowego punktu socjalnego. Obraz z kamer jest widoczny przez 24 godziny na dobę przez dyspozytorów Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK.

Mamy nadzieję, że podjęte przez nas kroki wpłyną na poprawę bezpieczeństwa a w przypadku dalszych dewastacji możliwe będzie przekazanie materiału z monitoringu organom ścigania w celu wyciągnięcia konsekwencji wobec sprawców chuligańskich czynów.

**Grzegorz Dyrkacz**

# TRAMWAJEM PRZEZ HISTORIĘ KRAKOWA – LINIA 4

W ostatnim numerze Przewoźnika Krakowskiego rozpoczęliśmy cykl „tramwajem przez historię Krakowa”. Jechaliśmy wówczas linią nr 2 z Salwatora na pętlę przy Cmentarzu Rakowickim. Teraz czeka nas znacznie dłuższa podróż, gdyż pod „lupe” wzięliśmy jedną z najbardziej popularnych linii w naszym mieście, a mianowicie linię nr 4. Ponownie zachęcamy do wspólnej podróży. Zmęczeni, zabiegani często nie mamy czasu i okazji, by odbyć tą trasą spacer. Warto więc teraz z tego skorzystać.

Jesteśmy na pętli Bronowice Małe. I mimo tego, że wokół nas same nowoczesne bloki mieszkalne, to trzeba wiedzieć, że nieopodal znajdują się piękne zabytki. Wystarczy przejść pod wiaduktem kolejowym i skręcić w ul. Tetmajera, by znaleźć się najsłynniejszym z nich - „Rydlówce”.



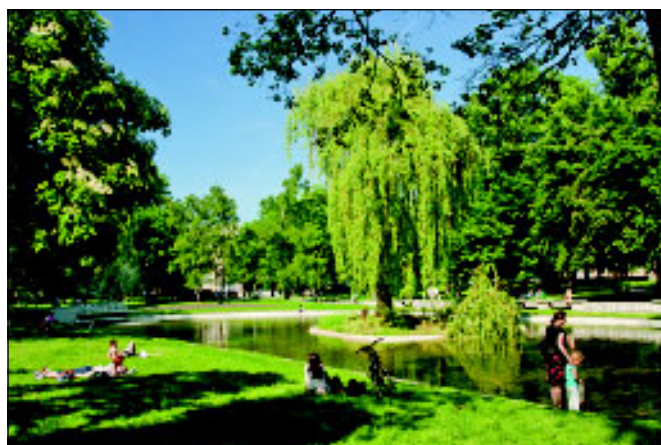
*Rydlówka*

W tym dworku odbyło się słynne wesele Lucjana Rydla z Jadwigą Mikołajczykówną. Ślub ten stał się inspiracją do powstania jednego z najlepszych dramatów polskich – „Wesela”. Dworek powstał w roku 1894 i do dziś jest on w rękach rodziny Rydlów. Każdego roku, 21 listopada odbywa się tu ceremonia „Chochoła” – postaci stworzonej przez Stanisława Wyspiańskiego. Oprócz „Rydlówki” w Bronowicach Małych znajduje się też „Tetmajerówka” wzniesiona w 1836 roku, zaś niedaleko stoi kościółek Św. Antoniego i Matki Bożej Różańcowej z przepiękną rzeźbą Chrystusa Bolesnego. Zegarek wskazuje dokładnie godzinę 17:17, tak więc ruszamy w stronę Wzgórz Krzesławickich. Na wysokości przystanku „Balicka Wiadukt” mijamy kościół pod wezwaniem Św. Jana z Kęt. Uwagę przykuwa jego charakterystyczna bryła przypominająca nieco „latający talerz”. Po 5 minutach dojeżdżamy do pętli Bronowice. Pierwsze tramwaje zaczęły kursować na „starą” pętlę tuż przed wybuchem II wojny świato-



*Kościół Jana z Kęt*

wej w 1939 roku. Była to wówczas linia nr 2. W tej chwili wjeżdżamy w ulicę Podchorążych, po lewej stronie mijamy obiekty sportowe „WKS Wawel”. Klub powstał pod nazwą „Wawel” w 1919 roku jako sekcja piłki nożnej. Z czasem został połączony z Wojskowym Klubem Sportowym i wówczas przyjęto nazwę, która używana jest do dziś. Obecnie klub utrzymuje 7 sekcji sportowych, a spod jego „igły” wyszły takie sławy polskiego sportu jak Helena Rakoczy czy Robert Korzeniowski. Po prawej stronie ul. Podchorążych, niemal dokładnie naprzeciwko obiektów „WKS Wawel”, znajduje się krakowski Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej. Został powołany do życia w 1946 roku i od dłuższego czasu zajmuje jedno z pierwszych miejsc wśród uczelni pedagogicznych w naszym kraju.



*Park Krakowski*

Kolejny przystanek, kolejni pasażerowie, tramwaj zaczyna się napełniać, a my patrzymy w górę, bowiem znajdujemy się tuż obok jednego z najwyższych budynków w Krakowie – biurowca Biprostalu. Ten 13-kondygnacyjny wieżowiec ma już blisko



40 lat – został ukończony w 1964 roku. Mimo, iż dawno oddał pałeczkę pierwszeństwa przykładowo znajdującemu się tuż obok ronda Grzegorzeckiego „Błękitkowi”, to jednak krakowianie wciąż patrzą na niego z pewnym sentymentem. Tymczasem nasza „czwórka” jest już coraz bliżej ścisłego centrum. Dojeżdżając do placu Inwalidów, mijamy Dom Śląski – symbol więzi Krakowa i Śląska oraz ul. Pomorską i cieszący się ponurą sławą budynek nr 2, który przez kilkanaście lat był katownią Polaków.



*Dom Śląski*

Tu podczas II wojny światowej znajdowała się główna siedziba gestapo, a po wojnie budynek przejął Urząd Bezpieczeństwa (dziś kręcony jest w nim m.in. popularny serial W-11). Po prawej stronie przystanku „Plac Inwalidów” roztacza się Park Krakowski. Założył go w roku 1885 mistrz kominiarski Stanisław Rehman. Teren zajmujący blisko 7 ha powierzchni wyposażony był w restaurację, kawiarnię, staw, z łódkami, pływalnię która zimą zmieniała się w ślizgawkę, altanę koncertową, małe ZOO oraz teatr letni. W XIX wieku był ulubionym miejscem spacerowym krakowian. Niestety dziś z racji rozbudowy terenów mieszkalnych pozostał tylko niewielki fragment zielonego obiektu. Z dawnego założenia zachowała się tu jedynie sadzawka. Warto dodać, że pl. Inwalidów łączy się kompozycyjnie z niezwykle ruchliwą arterią Krakowa – Alejami Trzech Wieszców.

Zielone światło i tramwaj „toczy się” wzdłuż ulicy Karmelickiej. O tej, jednej z popularniejszych ulic Krakowa można by pisać bardzo długo. Jadąc nią, zwracamy uwagę na obiekty, które szczególnie się wyróżniają. Pierwszy z nich jest usytuowany na wysokości przystanku „Batorego” - dom nr 35 „Pod Pajakiem”, został zaprojektowany przez Teodora Talowskiego. Zbudowany pod koniec XIX wieku, do dziś przykuwa uwagę mieszkańców i turystów swoją oryginalną fasadą w stylu niderlandzkim. Trzeba dodać, że na ulicy Karmelickiej znajduje się wiele pięknych kamienic, będących reprezentatywnym przy-



*Dom „Pod Pajakiem”*

kładem architektury doby historyzmu schyłku XIX wieku. Dojeżdżamy teraz do wyjątkowej budowli - kościoła Karmelitów. Ufundowany został przez królową Jadwigę i Władysława Jagiełłę, pod koniec XIV wieku, a oddany do użytku niemal 100 lat później. Do dziś opiekę nad nim sprawują ojcowie karmelici. Kościół pod wezwaniem Nawiedzenia Najświętszej Marii Panny był wielokrotnie odrestaurowany, zaś gruntowne prace zostały przeprowadzone w 1929 roku. We wnętrzu świątyni znajduje się słynący cudami obraz Matki Bożej Piaskowej, przed którym modlił się Jan III Sobieski przed wy-



*Kościół Karmelitów*

prawą wiedeńską. Tradycja zakonna wiąże też powstanie świątyni z księciem Władysławem Hermanem, który postawił kościół jako votum dziękczynne za cudowne uzdrowienie. Gdy wszystkie ludzkie możliwości zawiodły szukał pomocy Bożej. We śnie ukazała się mu Marka Boża, która kazała mu szukać we wskazanym przez siebie miejscu fiołków, a pod nimi uzdrawiającego piasku. Cudami w tej świątyni wślawiła się też Madonna Szkaplerzna – obiecująca temu, kto będzie nosił szkaplerz: „iż nie zazna ognia piekielnego”. Na zewnątrz kościoła, a właściwie kaplicy Matki Bożej Piaskowej znajduje się niezwykle zabytek zwany „stópką królowej Jadwigi”.

Tak szybko minął czas na tych rozważaniach, że ledwo spostrzeżliśmy się i już dojeżdżamy do końca ul. Karmelickiej. Tu zwraca naszą uwagę budynek Teatru Bagatela i sąsiadująca z nim kamienica nr 6, w której mieszkał Tadeusz Boy-Zieleński - jeden z twórców krakowskiego „Zielonego Balonika”. Ostry zakręt w lewo i już jedziemy „pierwszą obwodnicą”. Na ul. Dunajewskiego mijamy po lewej stronie budynek PZU, pałacyk Juliana Dunajewskiego, eklektyczny pałacyk w kształcie willi oraz budynek Banku Spółdzielczego.



*Dworek przy ul. Dunajewskiego*

Od strony Plant widoczny jest Pałac Sztuki i Bunkier Sztuki - przy czym ten ostatni nie należy niestety do najpiękniejszych obiektów Krakowa. Nie wielki skwerek z pomnikiem Rejtana sygnalizuje, że wjeżdżamy na ulicę Basztową. Znajdujące się po prawej stronie Planty kuszą piękną zielenią i cieniem. Można wysiąść i odpocząć przy fontannie lub w cieniu kwitnących kasztanów. Ci, którzy jednak tego zrobić nie mogą lub nie chcą, kontynuują z nami podróż. Ulica Basztowa ze swoją monumentalną architekturą nieodłącznie kojarzy się nam z placem Matejki, Pomnikiem Grunwaldzkim, budynkami Akademii Sztuk Pięknych i Barbakanem. Ten ostatni obiekt nazywany jest popularnie Rondlem. Jest to



*Pomnik Jadwigi i Jagiełły*

jeden z najcenniejszych średniowiecznych zabytków Krakowa. W 1817 roku został uratowany przed zburzeniem wraz z Bramą Floriańską i trzema basztami połączonymi murem obronnym. O ich pozostawieniu zadecydował argument zdrowotny (inne bowiem zawiodły), a mianowicie „lęk przed fluksjami i reumatyzmami”, który mocno akcentował wówczas prof. Feliks Radwański. Barbakan z kilku zachowanych tego typu obiektów europejskich, jest najokazalszy i najbardziej interesujący. Posiadająca 7 wieżyczek budowla została zbudowana w obawie przed inwazją turecką i była swoistym przedłu-



*Barbakan*



Brama Floriańska

zeniem Bramy Floriańskiej. Grubość jej murów wynosi ponad 3 metry, zaś głębokość otaczającej go fosy oceniano na 3,5 metra. Obiekt ten był tak doskonały, iż praktycznie do końca XIX wieku nie był i nie mógł zostać zdobyty.

Najdłuższa wymiana pasażerów na Dworcu Głównym już za nami. Jeszcze tylko spojrzenie w kierunku Teatru im. Juliusza Słowackiego, dzwonek do odjazdu i już podążamy ul. Lubicz. Na wysokości słynnego posterunku policji „Białego Domku” widzimy Ogród Strzelecki i siedzibę Bractwa Kurkowego. Organizacja ta powstała prawdopodobnie koło XIV wieku. Co prawda zawieszono jej działalność w 1794 roku lecz po blisko 40 latach reaktywowano ją. Począwszy od 1837 roku Ogród Strzelecki i Celestat (pałac) są oficjalną siedzibą bractwa. Została także zachowana piękna tradycja wyboru króla kurkowego. W ogrodzie stoi pomnik niedawno błogosławionego papieża Polaka Jana Pawła II autorstwa Czesława Dźwigaja, który również piastował urząd króla kurkowego w roku 2008.

Po dwóch minutach tramwaj zjeżdża na dolny poziom Ronda Mogilskiego, mijając po lewej stronie nowoczesny budynek gmachu opery, powstały w roku 2008. Właśnie w tym miejscu „czwórka” kończyła bieg w latach 60-tych XX wieku. Z dawnego ronda zostało niewiele. Gruntownie przebu-



Ogród Strzelecki

dowany trakt w latach 2005-2007 został całkowicie zmodernizowany, co pozwoliło nieco rozładować ruch autobusowo-tramwajowy. Dodatkowo na dolnym poziomie można obecnie podziwiać fragmenty dawnego austriackiego fortu Mogilskiego, należącego do pierścienia zwanego „twierdzą Kraków”. Można tu również chwilę odpocząć, czy skorzystać z rowerowych ścieżek.



Fort Mogilski

W tym momencie zapełnione w 100% pasażerami trzy wagony ruszają w kierunku Nowej Huty. Po lewej stronie mijamy siedzibę firmy farmaceutycznej Pliva Kraków, zaś po prawej zza wiaduktu

## ZABYTKOWY KRAKÓW

kolejowego wylania się ogromny gmach Komendy Wojewódzkiej Policji. Wkrótce naszym oczom ukaże się kompleks młynów oraz osiedle Ugorek.



*Młyn Wieczysta*

Stąd już tylko krok do kolejnych miejsc wartych odwiedzenia. Przed nami Muzeum Lotnictwa Polskiego oraz Park Lotników Polskich. Muzeum powstało w roku 1963 głównie dzięki Aeroklubowi Krakowskiemu, ale pierwszą pełną ekspozycję muzealną można było oglądać dopiero od 1968 roku. Dziś jest to druga co do wielkości tego typu placówka w Europie. Możemy tu podziwiać latające maszyny z całego „starego kontynentu”. Nieopodal



*Park Lotników*

wznosi się pomnik lotników polskich poległych w latach 1939-1945. Zaprojektował go Bronisław Chromy, zaś obiekt odsłonięto w 50 rocznicę rozpoczęcia II wojny światowej - 1 września 1989 roku. Po obu stronach arterii, którą jedziemy roztacza się wspomniany wyżej park - jedno z ulubionych miejsc spacerowych krakowian. Szkoda tylko, że jego powierzchnia jest systematycznie zmniejszana. Mamy nadzieję, że nie podzieli losu Parku Krakowskiego czy Ogrodu Strzeleckiego. Snując te rozważania, dojeżdżamy do przystanku „AWF”. Skrót ten oznacza Akademię Wychowania Fizycznego, której obiekty znajdują się na końcu parku. Wsiada tu i wysiada spora liczba studentów gdyż po drugiej stronie znajdują się też obiekty Politechniki Krakowskiej.

Kontynuujemy naszą podróż wzdłuż alei Jana Pawła II, przecinamy węzeł drogowy im. gen. Rayskiego (zbudowany w 2001 r.) i jesteśmy w Czyżynach. Tu po lewej stronie widoczny jest kościół Św. Judy Tadeusza, zbudowany tuż przed rozpoczęciem II wojny światowej. Zaś po przeciwnej stronie alei Jana Pawła II widzimy oddany 7 lat temu do użytku dworzec autobusowy oraz centrum handlowe „Czyżyny”. Po drodze mijamy jeszcze budynki Nowohuckiego Centrum Kultury i już jesteśmy na pl. Centralnym w Nowej Hucie. Ten socre-



*Zalew Nowobucki*

alistyczny plac jest dziełem architekta Tadeusza Ptaszyckiego. Doskonale poprowadzona kamieniarka, detale nawiązujące do sztuki renesansowej - wszystko to sprawia, że pl. Centralny ma oryginalny, wielkomięjski charakter i nie można koło niego przejść lub przejechać obojętnie. To wspaniale skomponowana monumentalna całość.

Teraz skręcamy w prawo i jedziemy wzdłuż al. Solidarności. Na wysokości przystanku „Struga” widzimy ogromny gmach kościoła Matki Bożej Częstochowskiej, powstały w 1995 roku. Nieco dalej tuż za os. Szkolnym ukazuje się naszym oczom nowohucki zalew - jedno z ulubionych miejsc spacerowych mieszkańców tej dzielnicy. Tramwaj pnie się nieco pod górę i po chwili jesteśmy już przed budynkami Centrum Administracyjnego Kombinatoru. Ze względu na oryginalne wykończenia architektoniczne zwane są „Pałacem Dożów” albo „Watykanem”. Codziennie przewijają się tu tłumy ludzi kończących i zaczynających pracę. Od czasów swojego powstania, tj. lat pięćdziesiątych XX wieku, do dziś kombinat jest swoistym sercem dzielnicy, miejscem pracy mieszkańców Krakowa i okolic, a obecnie także sporej ilości cudzoziemców.



*Huta im. T. Sendzimira*

Zakończyła się wymiana pasażerów, ruszamy skręcając w prawo w ul. Ujastek. Po chwili przejeżdżamy obok zajezdni tramwajowej Nowa Huta. Powstała w 1965 i miała odciążać pozostałe zajezdnie tramwajowe przy ul. Św. Wawrzyńca oraz w Podgórzu. Mijamy budynek Elektromontażu w nadziei, że przestanie straszyć swoim wyglądem i znajdą się pieniądze i inwestorzy, którzy przeprowadzą jego remont. Przejeżdżamy obok budynków Biura Pracy i skręcamy w prawo na słynne „Wiadukty”. Są one swego rodzaju ciekawostką nie tylko dla prowadzących pojazdy, ale i dla miłośników komunikacji, którzy uwielbiają fotografować tramwaje w tym właśnie miejscu.

Po chwili podjeżdżamy na przystanek „Darwina”. Tu po lewej stronie widzimy kościół pod wezwaniem Bożego Miłosierdzia. Nasz tramwaj podąża wzdłuż ulicy Kocmyrzowskiej i powoli



*Kościół na Wzgórzach Krzesławickich*

zbliża się do pętli Wzgórz Krzesławickie. Obok pętli znajduje się brama główna „Cmentarza Grębałów”. Mimo „młodego” wieku cmentarz jest drugim tego typu obiektem w Krakowie i zajmuje ok. 25,5 hektara powierzchni. Pierwsze pochówki odbyły się na nim w 1964 roku. Spoczywają na nim głównie mieszkańcy Nowej Huty, oraz ofiary stanu wojennego z lat 1981-1982 Bogdan Włosik, Ryszard Magur oraz inni nieznanymi działacze ruchu „Solidarność”.

W tym miejscu kończy się nasza podróż linią nr 4. Tak jak wspomniałem, należy ona do jednych z najdłuższych jeśli chodzi o przejazd. Dziękujemy naszym Czytelnikom, iż wybrali się w nią razem z nami. Będziemy zadowoleni jeżeli udało się nam zachęcić do odwiedzenia, któregośkolwiek z miejsc naszej trasy. W następnym numerze Przewoźnika Krakowskiego, będziemy jechać liniami 16 i 21.

**Jan Adamski**

# TRAMWAJ – POJAZD „POD SPECJALNYM NADZOREM”

Wszyscy użytkownicy, właściciele pojazdów mechanicznych muszą pamiętać, aby przed upływem wymaganych w przepisach okresów i wyznaczonej w dokumencie rejestracji dacie, poddać pojazd badaniom technicznym. Niespełnienie tego warunku powoduje, że pojazd jest niedopuszczony do ruchu na drogach publicznych.

W przypadku zakupu nowego samochodu, jednym z dokumentów, który kwalifikuje pojazd do zrejestrowania jest wyciąg ze świadectwa homologacji.

Po zarejestrowaniu samochodu we właściwym terytorialnie Urzędzie, właściciel otrzymuje stosowny dokument – dowód rejestracyjny, w którym wszystkie niezbędne dane są zawarte.

Podobne, ale bardziej rygorystyczne, niż przy pojazdach samochodowych przepisy odnoszą się do tramwajów.

Każdy nowy pojazd poddawany jest badaniom homologacyjnym przez wyznaczoną do tego w nadrzędnych przepisach państwowych - instytucję. Wynik badania ma jednoznacznie potwierdzić, że nowy tramwaj spełnia wszystkie warunki zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 02.03.2011, w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów oraz jest zgodny z wymaganiami rozporządzenia, w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich wyposażenia.

Procedura weryfikacji nie rozpoczyna biegu w momencie istnienia gotowego pojazdu, lecz praktycznie, w fazie projektu technicznego tramwaju. Wynika to z faktu, że tramwaje są produkowane stosunkowo krótkimi seriami, pod konkretne zamówienie, którego podstawę stanowi Specyfikacja Techniczna przyszłego użytkownika, a nie jak w przypadku samochodów jest to produkcja wielotysięcznej serii. Na każdym etapie produkcji tramwaju dokonywana jest weryfikacja dokumentacji

pod kątem zgodności z wyrobem. Na tej podstawie tramwaj uzyskuje tzw. homologację typu. Dalsza produkcja tramwaju wymaga zgodności z warunkami określonymi w tym dokumencie. W odróżnieniu od procesu homologacji dla samochodów, w przypadku tramwajów, każdy pojazd musi uzyskać homologację pojazdu. Dokumenty te stanowią podstawę do dalszych badań sprawdzających i „dopuszczenia” do eksploatacji z pasażerami.

Opisany wyżej, w dużym uproszczeniu proces dotyczy nowych tramwajów.

W przypadku wprowadzania do eksploatacji tramwajów używanych, kupionych za granicą procedura przebiega nieco inaczej. Tramwaje podlegają w tym przypadku tzw. badaniom poszerzonym – wykonywanym przez wyznaczoną do tego w Ustawie jednostkę naukowo – badawczą. Dopiero po stwierdzeniu zgodności badanego tramwaju (i jego podstawowej dokumentacji technicznej- eksploatacyjnej) z wymaganiami, tramwaj może być skierowany do ruchu.

Opisane procedury odnoszą się do badań – przed wprowadzeniem do eksploatacji.

W trakcie użytkowania tramwaje podlegają badaniom sprawdzającym, w okresach określonych w Ustawie i na tej podstawie mogą być kierowane do przewozu pasażerów.

Każdy, wprowadzany do eksploatacji i użytkowany pojazd musi odpowiadać przepisom określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury. W rozporządzeniu tym są sprecyzowane warunki techniczne dla tramwajów (i trolejbusów) oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia.

Dla sprawdzenia zgodności stanu i wyposażenia eksploatowanych pojazdów z warunkami, niezbędne jest przeprowadzanie badań okresowych. Ich zakres, częstotliwość określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28 stycznia 2011, w sprawie zakresu, warunków i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania.

Wykonanie badań i stwierdzenie sprawności tramwaju potwierdzane jest w odpowiednim dokumencie. W odróżnieniu od wymagań dotyczących pojazdów samochodowych potwierdzenie sprawności pojazdu nie znajduje się w dokumentacji, jaką musi mieć prowadzący, lecz w Stacji Obsług. Stacja na bieżąco kontroluje terminy i okresowo, dla partii taboru organizuje badania, które prowadzą pracownicy, upoważnionych do tego Instytucji.

Wszystkie wymienione wyżej rozporządzenia są zawarte w Dzienniku Ustaw nr 65, opublikowanym 29 marca 2011r.

Ich rygorystyczne przestrzeganie, to warunek niezbędny do prowadzenia prawidłowej eksploatacji tramwajów i zapewnienia bezpieczeństwa przewożonym pasażerom.

**Stanisław Jurga**





## „UNIMOG” - POJAZD SPECJALIZOWANY DLA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Rozstrzygnięte zostało postępowanie i podpisana umowa na zakup nowych autobusów dla MPK S.A. w Krakowie. Przedmiotem postępowania, prócz stu autobusów, był również pojazd specjalny, przewidziany do usuwania skutków zdarzeń komunikacyjnych, niesprawności tramwajów i autobusów w mieście.

Obiegowa nazwa pojazdu „UNIMOG”, a więc pojazd uniwersalny, jest pewnego rodzaju uogólnieniem, wynikającym z funkcji, które może realizować i wyposażenia jakim pojazd może dysponować. Jest również nazwą własną pojazdu produkowanego, a właściwie zabudowywanego na podwoziu (Mercedes - Benz), przez firmę specjalizującą się w wyposażaniu pojazdów. Dawniej używana nazwa pojazdów „zweiweg” – to „dwie drogi”. Wskazuje ona na podstawową cechę pojazdu, a więc możliwość poruszania się po drogach, a także po szynach i torowiskach tramwajowych i kolejowych.

Jakie korzyści z tytułu zakupu UNIMOG-a może osiągnąć MPK?

Przede wszystkim to, że pojazd może dojechać do uszkodzonego tramwaju po torach, gdy drogi kołowe są zablokowane, co w mieście takim jak Kraków jest dość powszechne, a także może odholować uszkodzony tramwaj po torach, do miejsca, gdzie można przystąpić do usuwania niesprawności. Dla zrealizowania tego celu pojazd jest wyposażony w specjalne, wysuwane (opuszczane) podwozie z kołami stalowymi, które są używane w trakcie jazdy po szynach.

Szczególne znaczenie ma posiadanie takiego pojazdu w Krakowie, pierwszym w Polsce mieście, gdzie istnieje tunel – tramwajowy - na linii KST.

W przypadku niesprawności tramwaju w tunelu będzie istniała możliwość jego odholowania poza jego obszar. Do tej pory było to możliwe praktycznie, tylko przy wykorzystaniu innych tramwajów znajdujących się w pobliżu uszkodzonego.

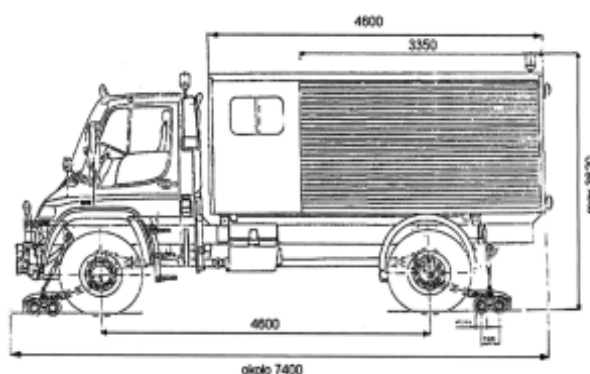
Oczywiste jest, że wyposażenie pojazdu będzie odpowiednio skompletowane, aby można było wykonywać inne czynności przy niesprawnych pojazdach lub przy tramwaju, który wypadł z szyn. Kolejna z wielu funkcji jakie posiada UNIMOG pozwala również na holowanie pojazdów ogumionych, a więc między innymi autobusów.

Istotne jest również, że budowa pojazdu, zastosowane podwozie terenowe pozwoli na poruszanie się po drogach w różnym stanie technicznym. Może to przyczynić się do tego, że pojazd na miejsce zdarzenia dotrze szybciej i w krótszym czasie uda się usprawnić tramwaj lub autobus. Zastosowany typ nadwozia pozwoli na przewóz całej brygady, która dysponując niezbędnym wyposażeniem w pojeździe, może podjąć natychmiast akcję usuwania niesprawności udrożniając szlak tramwajowy.

Ponadto dla tego typu pojazdu istnieje możliwość zastosowania innego oprzyrządowania (np. pługu), które może usprawnić działanie wielu służb MPK.

Biorąc pod uwagę priorytetowe zadania jakie stawia się przed komunikacją miejską w Krakowie uznać należy, że zakup UNIMOG-a przyczyni się do poprawy warunków jej funkcjonowania, a także zapewni pracownikom brygad pogotowia technicznego MPK lepsze warunki pracy.

**Stanisław Jurga**



Windhoff RRV RE – podwozie UNIMOG 450



## DOPUSZCZALNE PRĘDKOŚCI TRAMWAJÓW W KRAKOWIE

W Krakowie od wielu lat powraca problem dopuszczalnych prędkości dla tramwajów. Obecnie można powiedzieć tyle: jeździmy 50km/h (jeśli znaki drogowe lub tramwajowe nie pokazują inaczej), 10 km/h na zwrotnicach i krzyżownicach. To drugie ograniczenie, które kiedyś funkcjonowało w różnych formach prawnych obecnie funkcjonuje zapisane w „Zasadach korzystania z torowisk tramwajowych” ustanowionych przez ZDiK – obecnie ZIKiT. Jedyne wyjątki to rondo Mogiłskie (25 km/h na wprost i 20 km/h na łukach) oraz 30 km/h opisane ograniczeniem na splocie torów na wiaduktach przed Wzgórzami Krzesławickimi.

Kolejny temat to dopuszczalne prędkości „szlakowe” tramwajów. Do 1.05.2004 r, gdy obowiązywało powszechnie 60 km/h na obszarze zabudowanym i zakładano pewną tolerancję nie było problemów. Wagony 105Na rzadko są w stanie przekroczyć 65km/h (choć teoretycznie mają prędkość konstrukcyjną 72 km/h), Bombardiery mają ustawione ograniczenie 70 km/h, wagony wiedeńskie mogą konstrukcyjnie jeździć 60 km/h i nie można tej prędkości przekraczać ze względu na możliwość uszkodzenia układu GEAMATIK czy KIEPE-MATIK.

Problem powstał 1.05.2004, gdy w ciągu dnia ograniczono prędkość z 60 do 50 km/h. Dodatkowo wtedy nie poprawiono instrukcji do znaku B-x (ograniczenie prędkości) wyłączającej podwyższanie prędkości powyżej 60 km/h dla pojazdów powyżej 3,5t. Tak więc pomimo wątpliwości prawnych i podjętych (opisanych później działań) wynika, że także krakowski „szybki tramwaj” może jeździć tylko 50 km/h.

Już w 2006 roku MPK S.A. podjęło temat możliwości podwyższenia prędkości tramwajów na niektórych odcinkach. Pismo do ówczesnego ZDiKu (obecnie ZIKiT) przygotowały wspólnie działy Dyspozycji i Kontroli Przewozów oraz Dział Kontroli Techniczno- Eksploatacyjnej pod patronatem ówczesnego Dyrektora d.s. Komunikacji. Zostały tam wskazane odcinki, na których miała obowiązywać wyższa prędkość.

W 2010 roku Oddział Krakowski SITK RP wraz z Zarządem krajowym SITK RP wysłał do Ministerstwa Infrastruktury pismo wskazujące zarówno na niespójność obowiązywania znaku B-x (ograniczenie prędkości) dla wszystkich pojazdów powyżej 3,5t, jak i wątpliwości dotyczące tematyki tramwajowej. Otrzymana w grudniu 2010 odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury nie była również wystarczająco konkretna. Podziękowano za zwrócenie uwagi na nieścisłości i obiecano zmiany „przy okazji” innych zmian. W tematyce tramwajowej zabrakło odpowiedzi, poza potwierdzeniem, że: ograniczenie prędkości dla tramwajów obowiązuje do najbliższego rozjazdu lub skrzyżowania torów oraz że na torze wydzielonym obowiązują ograniczenia prędkości dla samochodów jeśli jezdnia znajduje się po prawej stronie.

Jak więc widać czas płynie, a temat nadal nie jest rozwiązywany. Dodatkowy problem jest taki, że wiele sygnalizacji świetlnych dla tramwajów jest obliczona na prędkość ok. 15 km/h – inaczej grozi wtargnięcie pieszych lub innych pojazdów wprost przed tramwaj.

**Tomasz Czauderna**



# PRĘDKOŚCI TRAMWAJÓW W INNYCH MIASTACH I PAŃSTWACH

## POZNAŃ

Na Poznańskim Szybkim Tramwaju tramwaje jeżdżą 70km/h, na podstawie znaków podwyższających prędkość. Dodatkowo wykorzystano fakt, że tor leży poza pasem drogowym jakiegokolwiek ulicy.

## CZECHY I SŁOWACJA

W Czechach i na Słowacji (czyli byłej Czecho-Słowacji) temat jest rozwiązany lepiej: w całym kraju obowiązują jednolite przepisy:

- skręt na zwrotnicach na ostrze 10 km/h,
- na zwrotnicach na ostrze prosto 15 km/h,
- zjazd z ostrza zwrotnicy po łuku 15 km/h,
- zjazd z ostrza zwrotnicy prosto 30 km/h,
- jazda przez skrzyżowanie torów 20 km/h.

Na wydzielonych odcinkach „szybkiego tramwaju” obowiązują oddzielne przepisy kolejowe – dla linii tramwajowych, Zazwyczaj obowiązuje tam prędkość 60km/h.

## NIEMCY

Na terenie Niemiec sieci tramwajowe oraz kolei miejskich (będącej formą pośrednią pomiędzy tramwajem a metrem) tramwaje podlegają przepisom dotyczącym eksploatacji tramwajów i kolei miejskich, a w jezdni również przepisom ruchu drogowego. Przepisy te stanowią, że prędkość na ostrze zwrotnicy nieryglowanej może wynosić 15 km/h, a powyżej 70 km/h musi być blokada samoczynna – czyli zakaz jazdy tylko na widoczność. Prędkości ma ustalać zarządca torów.

Stanowione tam indywidualnie prędkości są znacznie wyższe niż w mieście 70 lub 80 km/h. Szybki tramwaj z Kolonii do Bonn jeździ nawet 100 km/h. Większość tras i wagonów jest również wyposażona w system automatycznej kontroli prędkości (również nasze wagony GT8S z Düsseldorfu). Polega on na tym, że na odcinku wyposażonym w ten system dodatkowa wskaźniczka na tarczy prędkościomierza ustawia się na dopuszczalnej prędkości i w przypadku próby jej przekroczenia automatycznie jest uruchamiane hamowanie.



## Nasz komentarz:

Jak widać u nas w tej dziedzinie dużo pozostaje do zrobienia i jest to problem bardziej formalno – prawny i mentalnościowy niż techniczny.

Oczywiście zawsze ktoś zada pytanie – zarzut o bezpieczeństwo! Patrząc na praktykę i doświadczenia nasze i innych najlogiczniejszy przepis dotyczący skrzyżowań torów jest Czecho – Słowacki. Jeśli zdarzają się skrzyżowania w bardzo złym stanie technicznym zawsze można wprowadzić indywidualne ograniczenia.

W przypadku torów wydzielonych najwięcej wypadków zdarza się na przejazdach. Na pewno należy stopniowo likwidować przejazdy poprzez tworzenie dróg zbiorczych, a istniejące wyposażać w sygnalizacje świetlne. Kolejnym rozwiązaniem jest również możliwość taka, że na torowisku gdzie wprowadzimy np. 70 km/h w rejonie niebezpiecznych skrzyżowań i sygnalizacji świetlnych wprowadzi się krótkoodcinkowe ograniczenie prędkości 50 lub 40 km/h (takie rozwiązania można wprowadzić np. na Kurdwanów lub Mały Płaszów).

**Tomasz Czauderna**

# WYBORY PRZEDSTAWICIELI ZAŁOGI DO RADY NADZORCZEJ MPK S.A.

*Co trzy lata pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie mają prawo wybrać swoich przedstawicieli do Rady Nadzorczej.*

Zgodnie ze Statutem Spółki Rada Nadzorcza składa się z co najwyżej sześciu członków. Czterej członkowie Rady Nadzorczej, reprezentujący w Spółce Gminę Miejską Kraków, są powoływani spośród osób, które złożyły egzamin w trybie przewidzianym w przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji.

Natomiast dwóch członków Rady Nadzorczej wybierają pracownicy Spółki. Wynik wyborów jest wiążący dla Walnego Zgromadzenia. Szczegółowy tryb przeprowadzania wyborów członków Rady Nadzorczej wybieranych przez pracowników oraz tryb ich odwoływania określa Regulamin wyborów przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie uchwalany przez przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej. Mandat członka Rady Nadzorczej wygasa najpóźniej z dniem odbycia Walnego Zgromadzenia zatwierdzającego sprawozdanie finansowe za ostatni pełny rok obrotowy pełnienia funkcji członka Rady Nadzorczej.

W skład Rady na kolejne kadencje, jednak nie dłuższe niż trzy lata, Walne Zgromadzenie może powołać te same bądź nowe osoby. Funkcję Walnego Zgromadzenia pełni Prezydent Miasta Krakowa, działający na podstawie stosownego pełnomocnictwa, udzielonego przez akcjonariusza.

Rada Nadzorcza w MPK S.A. jest powoływana od chwili przekształcenia MPK Spółka z o.o. w spółkę akcyjną, tj. od 1 stycznia 1997 r., przy czym pierwsza Rada została powołana na 1 rok. Obecnie kończy się piąta kadencja Rady.

Wybory przeprowadziła Komisja Wyborcza powołana poleceniem służbowym Dyrektora Generalnego Spółki. Po ogłoszeniu wyborów do Komisji Wyborczej wpłynęły cztery kandydatury. Po ich zweryfikowaniu pod względem prawidłowości zgłoszenia Komisja Wyborcza stwierdziła, że kandydaci zostali zgłoszeni prawidłowo. W związku z tym ogłoszona została lista kandydatów:

1) BIAŁEK Henryk – mistrz koordynator w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów

2) LUDWIN Czesław – pracownik obróbki skrawaniem w Stacji Obsługi i Remontów

3) MICHALSKI Władysław – dyspozytor zajezdniowy w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta

4) PARDA Janusz – przewodniczący NSZZ Solidarność

W dniach 26 i 27 maja pracownicy MPK S.A. mieli możliwość oddać na ww. kandydatów swoje głosy. Na 2 458 uprawnionych w głosowaniu udział wzięło 1488 osób, co stanowi 60,54% uprawnionych do głosowania. Najwyższą frekwencję, bo aż 78,62% zanotowano w Stacji Obsługi i Remontów, natomiast najniższą, bo wynoszącą 42,97% zanotowano w obiekcie Wola Duchacka. Głosów ważnych oddano 1422, a nieważnych oddano 64. Dwie karty nie zostały zwrócone.

Ww. kandydaci otrzymali następującą ilość głosów:

<b>BIAŁEK Henryk</b>	<b>537</b>
<b>LUDWIN Czesław</b>	<b>231</b>
<b>MICHALSKI Władysław</b>	<b>691</b>
<b>PARDA Janusz</b>	<b>805</b>

Dwie osoby, które otrzymały największą liczbę głosów, zostały zgłoszone Walnemu Zgromadzeniu, celem ich powołania do Rady Nadzorczej szóstej kadencji. Analizując wyniki wyborów można stwierdzić, że zmieniły się nasze preferencje. Tym razem załoga zaufała zupełnie innym osobom niż dotychczas. Mamy nadzieję, że sprostają one pokładanym w nich nadziejom i nie zawiodą zaufania, jakim obdarzyliśmy wybrane osoby.

Szczególnie ważne i odpowiedzialne zadanie czeka naszych reprezentantów zwłaszcza teraz, w tak trudnym i skomplikowanym okresie dla naszej Spółki, ze względu na odczuwalny brak pieniędzy w kasie miejskiej.

**Robak Anna**



## ESTAKADA W TRAKCIE PRÓBNEGO OBCIĄŻENIA

W nocy, z soboty na niedzielę (7/8 maja) zostały przeprowadzone próby obciążeniowe estakady w ciągu ul. Nowohuckiej i Powstańców Wielkopolskich. Przeprowadzenie tych prób, to niezbędny element uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie tego obiektu, którą wydaje wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego. Dopiero po jej uzyskaniu na estakadzie będą mogły pojawić się samochody.



*Najpierw na estakadę wjechały ciężarówki...*

Do przeprowadzenia prób zostało użytych sześć ciężarówek, wypełnionych kruszywem. Po godzinie 22.00 wszystkie jednocześnie wjechały na konstrukcję estakady. Wszystko po to, aby eksperci z Politechniki Rzeszowskiej mogli dokonać pomiarów czy ugięcie konstrukcji estakady pod ciężarem za-

ładowanych pojazdów mieści się w normach bezpieczeństwa. Wyniki przeprowadzonych prób będą znane już za kilka dni.

Przypomnijmy. Estakada została wybudowana jako element nowej linii tramwajowej do Małego Płaszwa. Dzięki niej kierowcy z Podgórza do Nowej Huty będą mogli bezkolizyjnie przejechać przez skrzyżowanie ul. Nowohuckiej, Powstańców Wielkopolskich, Klimeckiego i Kuklińskiego. Jednocześnie po obu stro-



*... następnie eksperci badali ugięcie estakady*

nach estakady będą funkcjonować dwie jezdnie, po dwa pasy w każdym kierunku. Jednak tylko po jednym z nich będą mogli jeździć kierowcy. Drugi będzie przeznaczony dla autobusów komunikacji miejskiej.

**Marek Gancarczyk**

# ESTAKADA JUŻ GOTOWA

*Przypominamy jak powstawała estakada w ciągu ul. Nowobuckiej i Powstańców Wielkopolskich, na którą tak niecierpliwie czekali wszyscy kierowcy.*

**Marek Gancarczyk**

23.03.2010 r.



29.04.2010 r.



25.05.2010 r.



*Estakada ma 121 metrów długości*

*W najwyższym punkcie wznosi się 6 m nad poziomem jezdni*

*Jezdnie na estakadzie mają w sumie 7 metrów szerokości*

*Na estakadzie są zamontowane przezroczyste ekrany akustyczne, wysokie na 2,5 metra*

*Na estakadzie kierowcy jadą po dwóch pasach w każdym kierunku*

*Cała powierzchnia estakady ma ok. 2,5 tys. metrów kwadratowych*

*Koszt budowy estakady wyniósł ok. 36 mln zł*

*Pod estakadą przebiega nowa linia tramwajowa łącząca centrum miasta z Małym Płaszowem*

*Estakada umożliwi kierowcom bezkolizyjny przejazd przez skrzyżowanie ul. Nowobuckiej, Powstańców Wielkopolskich, Klimeckiego oraz Kuklińskiego*

23.06.2010 r.





08.06.2010 r.



23.09.2010 r.



14.09.2010 r.



12.06.2011 r.

*W piątek, 10 czerwca ok. 16.30 pierwsi kierowcy wjechali na estakadę w ciągu ul. Nowobuckiej i Powstańców Wielkopolskich.*



04.11.2010 r.

# W KRAKOWIE DYSKUTOWANO O UNIJNYCH PROJEKTACH TRANSPORTOWYCH

Jakie inwestycje z zakresu transportu publicznego zrealizowano w Krakowie? Jak zmienia się oblicze transportu publicznego w polskich miastach dzięki realizowanym projektom europejskim? Jak inne miasta europejskie wykorzystują środki unijne w celu poprawy jakości transportu miejskiego? To najważniejsze pytanie, na które starali się odpowiedzieć uczestnicy międzynarodowej konferencji zorganizowanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie w dniach 26 i 27 maja 2011 roku w hotelu Park Inn by Radisson.

## MPK KRAKÓW BUDUJE NOWE LINIE I KUPUJE TRAMWAJE

Pretekstem do zorganizowania międzynarodowej konferencji na temat unijnych projektów w zakresie transportu zbiorowego było realizowane w Krakowie przedsięwzięcie „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II”. To właśnie od omówienia tego projektu jako narzędzia pobudzenia lokalnej gospodarki i przykładu efektywnego wykorzystania unijnych środków rozpoczęła się konferencja. W swojej prezentacji Julian Pilszczyk, prezes MPK SA w Krakowie oraz Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK

SA w Krakowie poinformowali o trzech zadaniach składających się na cały projekt: przebudowie ul. Długiej i skrzyżowania ul. Długiej z Basztową, budowie nowej linii tramwajowej wraz z budową nowego odcinka nowej ulicy Kuklińskiej oraz zakupie 24 nowoczesnych tramwajów

Bombardiera. Zwrócili także uwagę na korzyści jakie wszystkie te inwestycje przyniosły miastu oraz przedstawili strukturę zarządzania projektem.

Uzupełnieniem do informacji o projekcie realizowanym przez MPK SA, była prezentacja Tomasa Zwolińskiego z wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa. Przypomniał on w niej zadania zrealizowane w Krakowie dzięki projektowi Civitas Caravel, m.in. zamontowanie bagażników rowerowych na autobusach, uruchomienie autobusu na telefon oraz zadania prowadzone w ramach programu

Aeneas, którego celem jest pomoc w korzystaniu z komunikacji zbiorowej osobom starszym.

## POZNAŃ, WARSZAWA I GDYŃIA – INWESTYCJE ZA UNIJNE PIENIĄDZE

Do udziału w konferencji zaproszeni zostali



W konferencji wzięli udział m.in. przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacyjnych z największych polskich miast

przedstawiciele trzech polskich miast, w których za unijne pieniądze realizuje się projekty transportowe z wykorzystaniem funduszy z Unii Europejskiej. Prezes poznańskiego MPK, Wojciech Tulibacki nie ukrywał, że unijne pieniądze to ogromna szansa na rozwój. Słuchając jego prezentacji, trudno się było z tym stwierdzeniem nie zgodzić. Poznań kupuje nowoczesne tramwaje, modernizuje torowiska oraz buduje nową zajezdnię dla 100 tramwajów.

Żadne polskie miasto nie może jednak konkurować z projektem, który realizują Tramwaje Warszawskie. A jest nim zakup 186 nowych wagonów.

- To bardzo kosztowne zadanie i jego realizacja nie byłaby możliwa bez wsparcia Unii Europejskiej. To właśnie z chwilą pojawienia się funduszy unijnych modernizacja floty tramwajowej w Warszawie nabrała tempa – mówił Sebastian Tuszyński pracownik działu Strategii i Rozwoju Tramwajów Warszawskich.

Z kolei Tomasz Labuda, wiceprezes Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, już w pierwszych słowach swojej pre-



Prezentacje często wywoływały dyskusje wśród uczestników konferencji

zentacji zwrócił uwagę na rozwój proekologicznego transportu z wykorzystaniem środków unijnych.

- Jesteśmy jednym z trzech polskich miast, w których pasażerów wożą trolejbusy. W Gdyni stawiamy na ekologię. Kupujemy nowoczesny, ekologiczny tabor, staramy się wprowadzać innowacyjne rozwiązania przyjazne dla środowiska – podkreślał w swoim wystąpieniu Tomasz Labuda.

### JAK WNIOSKOWAĆ O UNIJNE PIENIĄDZE I NIE POPEŁNIĆ BŁĘDU

Pierwszy dzień konferencji zakończyły prezentacje przedstawicieli Małopolskiego i Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego, którzy przedstawili już zrealizowane projekty transportowe w swoich regionach i opowiedzieli o planowanych w przyszłości inwestycjach oraz przedstawiciela Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Ewa Siczek, dyrektor Departamentu Zarządzania CUPT w swoim wystąpieniu skupiła się przede wszystkim na błędach jakie najczęściej popełniają beneficjenci we wnioskach o dofinansowanie. Każdy taki wniosek musi być przygotowany zgodnie ze szczegółowymi wytycznymi. Jak wynika z doświadczeń CUPT-u najczęstszymi błędami jakie popełniają beneficjenci to niespójność informacji zawartych we wniosku z załącznikami, brak konsultacji społecznych, czy też brak promocji projektu. Nawet tak wydawałoby się mało istotny warunek, jak nie dołączenie karty wzorów podpisów może spowodować, że wniosek nie zostanie przyjęty.

- Nie chciałabym, aby beneficjenci traktowali to moje wystąpienie jak krytykę. To raczej rady, które mam nadzieję pomogą w przygotowaniu dobrych wniosków, do których nie będziemy mieć żadnych zastrzeżeń. A nie trzeba chyba tłumaczyć, że brak błędów we wniosku przyspiesza zdobycie

unijnych pieniędzy – mówiła Ewa Siczek.

Zwróciła także uwagę, że każdy zrealizowany projekt, współfinansowany z unijnych funduszy może być bardzo szczegółowo skontrolowany.

- Beneficjenta może sprawdzić nawet 12 instytucji – dodała Ewa Siczek.

### JAK TO SIĘ ROBI W EUROPIE?

Drugi dzień konferencji zdominowały prezentacje przedstawicieli trzech europejskich miast. O swoich doświadczeniach z wykorzystywania unijnych środków i realizacji dużych projektów transportowych mówił Lyubomir Hristov, wicemercer Sofii, Matti Lahdenranta, dyrektor zarządzający w Transporcie Miejskim w Helsinkach oraz Miroslav Kočica, dyrektor ds. finansowych w przedsiębiorstwie komunikacyjnym w Pilźnie.

Każdy z nich skupił się przede wszystkim na pokazaniu prowadzonych w ich mieście inwestycji, których celem jest poprawa jakości transportu zbiorowego.

- Chcemy w naszym mieście tworzyć komunikację, która będzie dobrze służyć wszystkim grupom społecznym, nie tylko tym biedniejszym. A inwestowanie i rozwijanie transportu to tak naprawdę najbardziej skuteczny sposób na zmniejszanie korków w miastach. Wybudowanie nowych dróg, wcale tego problem nie rozwiąże. Doświadczenie uczy, że jest wprost przeciwnie – pojawienie się nowej przestrzeni dla samochodów jest natychmiast wypełniane generując korki – przekonywał Matti Lahdenranta z Helsinek.

O konieczności rozwijania transportu zbiorowego mówił także wicemercer Sofii, Lyubomir Hristov. Zwrócił uwagę, że Bułgaria o środki unijne może się starać od 2010 roku. Sofia już z tej możliwości zaczęła korzystać i chce realizować wiele dużych projektów, które mają zwiększyć komfort podróży w tym mieście. Do



*Jednym z najważniejszych gości konferencji był Lyubomir Hristov, wicemercer Sofii*

takich zadań należy rozbudowa metra, zakup nowych pojazdów oraz wdrożenie nowoczesnego systemu biletowego.

### POMOGĄ ZDOBYĆ UNIJNE PIENIĄDZE

Dwudniowa konferencja zakończyła się wystąpieniami instytucji, które beneficjentom pomagają sięgać po unijne środki. JASPERS wspiera ich od strony formalnej.

- Jesteśmy po to, żeby pomóc dobrze przygotować wniosek o dofinansowanie – mówił podczas swojej prezentacji Paweł Malinowski z JASPERS.

Innego rodzaju pomoc oferuje beneficjentom Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju. To właśnie ten bank współfinansuje wiele projektów infrastrukturalnych w Polsce. Również MPK SA w Krakowie realizując projekt „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II” skorzystało z kredytu udzielonego przez EBOR.

**Marek Gancarczyk**

## DZIEŃ DZIECKA Z MPK KRAKÓW

Wspólne śpiewanie, występ zespoły Pit of Abyss, malowanie twarzy, możliwość zapoznania się z kabiną motorniczego – to tylko niektóre z atrakcji czekających na wszystkie dzieci w specjalnym muzycznym tramwaju, który w niedzielę, 5 czerwca kursował po Krakowie w godzinach 14:00-17:00.



*Dzieci miały okazję zwiedzić kabinę motorniczego...*

Z okazji przypadającego 1 czerwca Dnia Dziecka, MPK Kraków zorganizowało dla najmłodszych pasażerów atrakcję w postaci „muzycznego tramwaju”. Podobnie jak 2 lata temu w tę rolę wcielił się niskopodłogowy Bombardier.

Zabawa rozpoczęła się tuż po godzinie 14:00, kiedy to „muzycz-

ny tramwaj” wyjechał z Zajezdni Podgórze i wjechał na pętlę w Łagiewnikach. Już na pierwszych przystankach zebrało się wielu chętnych pragnących się nim przejechać. Zaś pozostałe osoby stojące na przystankach, były wyraźnie zaskoczone widokiem tego „rozśpiewanego” pojazdu. Im bardziej tramwaj zagłębiał się w miasto, tym więcej dzieci przyłączało się do wspólnej zabawy. Gdy „muzyczny Bombardier” wjechał na rondo Grzegorzewskie na dobre rozpoczął się „festiwal karaoke”. Mali pasażerowie chętnie podchodzili do mikrofo-

nie. Podczas 20 minutowego postoju prezentowano kolejne atrakcje: zagrał zespół Pit of Abyss, dzieci otrzymywały od organizatorów firmowe słodycze, oraz mogły ozdobić swoje buzie kolorowymi malunkami. Spore zainteresowanie wzbudzał pulpit tramwaju 105Na, który umieszczony został na tylnym pomoście Bombardiera. Był bardzo często oglądany, a to chyba znak, że nasi mali krakowianie bardzo interesują się techniczną stroną miejskiego taboru. Kilka minut przed 15:00 „muzyczny tramwaj” ruszył w stronę krakowskich Błoni. W czasie kilkunastominutowego przejazdu przez ulice: Długą, Basztową, Podwale i Piłsudskiego najmłodszy pasażerowie nadal popisywali się swoimi umiejętnościami wokalnymi. Każdy z tych występów był

nu i z niewielką pomocą opiekunów lub organizatorów śpiewali piosenki.

Z każdą następną chwilą dzieci bawiły się coraz lepiej. Tuż po godzinie



*... śpiewać dziecięce piosenki*

14:30 nasz specjalny pojazd wjechał na pętlę Krowodrza Górka. Tutaj na „muzyczny tramwaj” oczekiwała bardzo duża ilość pasażerów, którzy zapewne już dawno zaplanowali uczestnictwo w tej impre-

nagradzany dużymi brawami, pochwałą i upominkiem.

Przed godziną 15:30 „muzyczny Bombardier” pojawił się w Cichym Kąciuku. Tam czekali już kolejni goście. Rozpoczął się centralny punkt imprezy czyli trwająca ponad 30 minut zabawa. Dzieciaki malowały buźki, tańczyły w rytm melodii granych przez zespół muzyczny, oraz z wielkim zainteresowaniem przyglądały się jak wygląda wnętrze kabiny mo-



*i słuchać zespołu muzycznego*



## NAJMŁODSI O KOMUNIKACJI

torniczego. Rodzice robili zdjęcia pociechom, które przez chwilę mogły wystąpić w roli prowadzącego tramwaj. W pewnej chwili wydawało się, że zabawę w Cichym Kąciku (podobnie jak 2 lata temu) popsuje ulewa. Na szczęście pogoda okazała łaskawa, bo słońce kocha dzieci, a ich radość i zabawa rozproszyła nadciągające chmury.

Chwilę po 16:00 Bombardier ruszył w przedostatni kurs, z powrotem na pętlę Krowodrza Górka, tym razem przez Plac Wszystkich Świętych i ulicę Pawią. Mimo, że zabawa zbliżała się powoli do końca, to do „muzycznego tramwaju” wsiadało jeszcze sporo pasażerów, którzy śpiewali „dziecięce przeboje”, brali udział w konkursie „karaoke” połączonym z nagrodami. Na koniec nasz Bombardier po krótkim pobycie na pętli Krowodrza Górka przejechał tunelem KST, ulicami: Grzegorzeczką, Kalwaryjską i Wadowicką do Zajezdni w Podgórzu.

Imprezę z okazji Dnia Dziecka można zaliczyć do bardzo udanych, świadczą o tym bardzo miłe słowa skierowane do organizatorów przez wszystkich uczestników przejazdu. Dzieci lubią tramwaje, autobusy, jazda nimi jest dla nich przyjemnością, a dla niektórych wręcz fascynacją, która pozostaje pomimo upływającego czasu. Trzeba więc mieć nadzieję, że za rok „muzyczny tramwaj” znów będzie kursował ulicami Krakowa i znów będzie dawał radość dzieciom.

**Jan Adamski**

Trójka z dzieci udzieliła wywiadu specjalnie dla „Przewoźnika Krakowskiego”.

8-letnia Julka, 10-letni Wojtek i 10-letni Dominik na co dzień podróżują pojazdami komunikacji miejskiej. Czy są zadowoleni z jazdy tramwajem i autobusem, co w nich lubią najbardziej, jak widzą pojazdy przyszłości – o tym wszystkim opowiedzieli podczas spotkania na pętli Nowy Kleparz.

**Jan Adamski:** Powiedzcie czym wolicie jeździć po Krakowie, tramwajami czy autobusami?

**Julka:** Ja bardziej lubię jeździć autobusami. Są fajniejsze.

**Wojtek:** A ja tramwajami.

**Dominik:** Zdecydowanie wolę jeździć autobusami.

**Jan Adamski:** Macie zapewne jakąś ulubioną linię, którą chętnie jeździcie?

**Julka:** Moja ulubiona linia to 164.

**Wojtek:** A ja najchętniej jeżdżę 3-ką.

**Dominik:** A według mnie najfajniejsza jest 124.

**Jan Adamski:** Skoro podróżujecie codziennie autobusami i tramwajami to pewnie macie jakieś określone cele podróży. Gdzie najczęściej nimi dojeżdżacie?

**Julka:** Ja najczęściej jadę autobusem do szkoły.

**Wojtek:** I ja też. Chociaż lubię jeździć „trójką” na Wawel.

**Dominik:** W moim przypadku jest podobnie. Najczęściej jeżdżę autobusem do szkoły.

**Jan Adamski:** Co sądzicie w zabawach z okazji Dnia Dziecka które organizuje MPK, czy w nich uczestniczycie?

**Julka:** Bardzo je lubię. Chciałabym, żeby taki tramwaj częściej jeździł.

**Wojtek:** Fajnie jest jechać takim „śpiewającym” tramwajem, mógłbym codziennie nim podróżować.

**Dominik:** Super są takie imprezy, jest wtedy wesoło i jakoś tak inaczej.

**Jan Adamski:** Czy podobają się wam kolorowe reklamy, które umieszczane są na pojazdach, czy wolicie jak autobusy i tramwaje mają zwykłe biało-niebieskie barwy?

**Julka:** Ładne są te z reklamami, bo są wtedy tęcze i wesoło.

**Wojtek:** Tramwaje są fajniejsze jak są kolorowe. Lepiej się wtedy nimi jeździć. My też moglibyśmy zaprojektować taką kolorową reklamę.

**Dominik:** Dużo ładniejsze są różnokolorowe autobusy i tramwaje niż te zwykłe białe-niebieskie.

**Jan Adamski:** A jak wyobrażacie sobie supernowoczesne tramwaje czy autobusy?

**Julka:** Chciałabym, żeby autobusy były bardzo szybkie.

**Wojtek:** Fajnie by było jeździć po Krakowie autobusami dwupiętrowymi. To by było ciekawe.

**Dominik:** A ja chciałbym żeby autobusy miały drzwi otwierane do góry. Mogłoby to być praktyczne rozwiązanie.

**Jan Adamski:** Czy chcielibyście kierować takim przedsiębiorstwem jak MPK?

**Julka:** Nie wiem, czy dałabym radę.

**Wojtek:** Nie wiem, może kiedyś.

**Dominik:** Nie wiem, to zależy od tego jaką skończę szkołę.

**Rozmawiał Jan Adamski**





*Dni Ziemi to doskonała okazja do ekologicznej edukacji...*



*...i do świetnej zabawy*

## ŚWIĘTO ZIEMI W KRAKOWIE

Obchody Światowego Dnia Ziemi, jak co roku odbywają się w kwietniu. W 2011 roku obchodzone były podczas Międzynarodowego Roku Lasów, dlatego też tematem wiodącym stały się drzewa, a hasłem tegorocznych Dni Ziemi to zdanie - „Las całkiem blisko nas”. Głównym wydarzeniem obchodów było posadzenie drzew na Plantach Mistrzejowickich przez dzieci z przedszkola nr 131, w którym udział wzięli przedstawiciele władz miasta Krakowa.

- To symboliczny gest dla Ziemi i dowód, że w Krakowie drzewa się nie tylko wycina, ale i sadi - mówił Wiesław Starowicz, doradca Prezydenta Krakowa.

W dniach 15 i 16 kwietnia na Alei Róż w Nowej Hucie jak co roku prowadzona była także zbiórka surowców wtórnych. 20 butelek PET, puszek aluminiowych lub zużytych baterii można było wymienić na sadzonki kwiatów balkonowych i krzewów ogrodowych. W tym roku, po raz kolejny Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, prowadził zbiórkę termometrów rtęciowych. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, prezentowało nowoczesne, ekologiczne rozwiązania w jakie są wyposażone krakowskie autobusy i tramwaje.

**Lilianna Jakiel**

## NOC MUZEÓW W WARSZAWIE

Kolejny rok z rzędu 'krakowski ogórek' wraz z przyczepą pokonał długą drogę do Warszawy, a to wszystko po to, żeby zaprezentować się podczas VI Międzynarodowego Zlotu Ogórków i VII Nocy Muzeów.

Na Placu Bankowym 14 maja około godziny 11.00 można było zobaczyć trzynaście zabytkowych autobusów z Polski i zza granicy. Pojazdy prezentowały się zjawiskowo i przyciągały wzrok niejednego przechodnia. Wystawiona została niemal cała kolekcja zabytkowych pojazdów KMKM (Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie) - debiutowały Ikarus 280 i Jelcz 043, który niedawno wrócił z remontu. Ponadto można było podziwiać Ikarusa z Gdańska, „Ogórki” z Muzeum Techniki w Otrębusach, a także z kolekcji panów Artura Lemańskiego i Marcina Olszańskiego. Zagranicę reprezentowała Skoda 706 RTO Lux, należąca do pana Bedřicha Šimka z czeskiego Náchodu. Ona również wygrała konkurs na najładniej odrestaurowany zabytek VI Międzynarodowego Zlotu Ogórków. Wśród odwiedzających Plac Bankowy największą furorę zrobił Jelcz 043 Cabrio na warszawskich tablicach.

O godzinie 13 ruszyła parada, trasą jak rok temu, przez ulicę Marszałkowską, Trasę Łazienkowską, Wisłostradę i Trasę AK do pętli Metro Marymont. Tam pożegnaliśmy wszystkich pasażerów, a auto-

busy udały się do pobliskiego Ośrodka Remontu Taboru na ulicy Włociańskiej. Podczas przejazdu miłośnicy zabytkowych pojazdów i nie tylko mieli wiele okazji do zrobienia niepowtarzalnych fotografii zabytków po ulicach stolicy.

Na Noc Muzeów przygotowano specjalne linie autobusowe i tramwajowe. Ich trasy zostały ułożone, tak, aby przewozić zainteresowanych między muzeami, galeriami i innymi miejscami godnymi uwagi w Warszawie. Wszystkie linie miały swój początek na placu Bankowym. Krakowski ogórek jeździł na linii A po trasie: PL. BANKOWY-Marszałkowska-Królewska-Grzybowska-Towarowa-Grójecka-PL. NARUTOWICZA-Grójecka-Towarowa-Okopowa-al. Solidarności-PL. BANKOWY.

**Lilianna Jakiel**



# „MATERIA - CZŁOWIEK – KULTURA” HASŁEM XI FESTIWALU NAUKI W KRAKOWIE

Przez trzy dni, tj. od 11 do 14 maja br. na Rynku Głównym w Krakowie swoje święto obchodziła nauka. Organizatorami wydarzenia było 13 uczelni wyższych i 2 instytuty naukowe PAN. Festiwal odwiedziło kilkanaście tysięcy osób. Jak co roku uczestnicy mieli możliwość skorzystania z pokazów naukowych, wystaw, wycieczek i wykładów popularnonaukowych. Koordynatorem tegorocznej edycji Festiwalu Nauki był Uniwersytet Rolniczy im. Hugona Kołłątaja w Krakowie.

Hasło Materia- Człowiek- Kultura nawiązywało do dwojga polskich noblistów, patronów roku 2011: Marii Skłodowskiej-Curie i Czesława Miłosza. Obejmowało ono wszystkie dziedziny nauki zaprezentowane na Festiwalu – zarówno doświadczenia fizyczne, chemiczne, jak również kulturę studencką czy budowę i anatomię człowieka.

Odwiedzający Festyn mogli dowiedzieć się m.in., jak wabić zwierzęta, z czego składa się ludzkie ciało, jaki jest wpływ zanieczyszczenia środowiska na rozwój i inteligencję czy jak wytwarzać biopaliwa. Można było również skorzystać z badań i porad lekarskich, które oferowali pracownicy Collegium Medicum UJ.

Atrakcją były trzy wystawy poświęcone życiu i twórczości Marii Skłodowskiej-Curie, które znajdowały się w Austriackim Konsulacie Generalnym, na Rynku Głównym oraz w Collegium Maius UJ. Ekspozycje zostały wypożyczone z Muzeum Marii Skłodowskiej-Curie w Warszawie i Instytutu Francuskiego. W Kinie Pod Baranami odbyła się bezpłatna projekcja filmów udostępnionych przez warszawskie muzeum noblistki. Chętnych nie brakowało.

Innowacją kilku uczelni podczas tegorocznego Festiwalu Nauki w Krakowie było wydanie anglojęzycznych ulotek. Był to ukłon w kierunku tury-

stów, którzy coraz liczniej odwiedzają tę popularnonaukową imprezę.

W Domu Polonii, mieszczącym się przy Rynku Głównym w Krakowie, odbył się anglojęzyczny wykład popularnonaukowy „Tadeusz Kantor’s art and Anselm Kiefer’s admiration”. Prelegentem był dr Klaus Dermutz z Niemiec.

W trakcie Festiwalu, dzięki u

przejmomości Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, mieszkańcy Krakowa mieli możliwość bezpłatnej jazdy specjalnym zabytkowym tramwajem promującym wydarzenie. Tramwaj jeździł ulicami Basztową, Westerplatte, Dominikańską, Franciszkańską, Podwale i Dunajewskiego przez cztery godziny. Studenci Uniwersytetu Rolniczego rozdawali w tym czasie gazetki Festiwalowe oraz drobne gadżety.

Przez trzy dni na Wieży Ratuszowej odbywał się pokaz światła i dźwięku (tzw. Mapping), przygotowany przez krakowską ASP. Codziennie około godziny 21.30 plac wokół Ratusza zapełniał się licznymi przybyłymi mieszkańcami Krakowa i turystami.

W Festiwalu uczestniczyły również instytucje zaproszone- Muzeum Narodowe w Krakowie, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Ogród Doświadczeń w Krakowie, Instytut Francuski w Krakowie, Włoski Instytut Kultury w Krakowie, British Council, Austriacki Konsulat Generalny w Krakowie.

Wydarzenie zakończył pokaz żonglerki oraz spektakl teatralny pt. „Damy i Huzary” na Scenie Klasycznej Państwowej Wyższej Szkoły Teatralnej. Głównym sponsorem Festiwalu Nauki było Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo.

**Izabella Majewska**



## MPK POMAGA POTRZEBUJĄCYM

*Od bieżącego roku zmieniła się nieco formuła kwest organizowanych przez Klub „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK SA w Krakowie w specjalnym tramwaju.*



*Wsiadając do specjalnego tramwaju można pomóc potrzebującym*

Pierwszy rodzaj kwest, to pomoc Fundacjom, które posiadają zgodę na przeprowadzanie zbiórek publicznych.

Zaczęliśmy w dniu 9.01. od udziału w kolejnym, 19 już finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Nasz udział w finałach Orkiestry to efekt współpracy z ze sztabem WOŚP Cinema City Zakopianka.

W dniach 15-17.03. pomagaliśmy Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym Na Mukowiscydozę „Matio”. To już kolejna akcja w ramach Ogólnopolskiego Tygodnia Mukowiscydozy przeznaczona na leczenie dzieci.

Kolejna kwesta w dniach 4-6.05. wspomogła Fundację „Vital”, a przeznaczona była na zakup specjalnych endoprotez biodrowych i kolanowych (artromotów) dla osób chorych na białaczkę, hemofilię i choroby nowotworowe.

W dniach 9-11.05. wzięliśmy udział w 14 edycji akcji „Poła Nadziei”, którą organizuje Towarzystwo

Przyjaciół Chorych Hospicjum im. Św. Łazarza, na opiekę nad nieuleczalnie chorymi, głównie dotkniętymi chorobą nowotworową.

Drugi rodzaj kwest, to działalność w ramach Miejskiego Zarządu Rejonowego PCK w Krakowie i realizacja programu PCK.

Odbyły się trzy takie kwesty:

- 28-30.03. na zakup paczek świątecznych – dla rodzin wielodzietnych, samotnych matek, osób chorych i ubogich,
- 11-13.04. na dożywianie dzieci – dla dzieci niewidomych i słabowidzących z Ośrodka przy ul. Tynieckiej w Krakowie,
- 16-18.05. na kolonie – dla dzieci z rodzin wielodzietnych i ubogich.

Nasze kwesty mogą się odbywać dzięki wielkiemu zaangażowaniu niezawodnych kwestarzy, którymi od lat są: Zygmunt Borsuk, Stanisław Boczkowski i Janusz Kękuś.

**Władysław Michalski**

# STRAŻACY MPK RYWALIZOWALI O TYTUŁ NAJLEPSZEJ JEDNOSTKI



W dniu 3 czerwca 2011 na obiekcie Dębnickiego Towarzystwa Sportowego Tramwaj przy ulicy Praskiej w Krakowie zgodnie z rozkazem Prezesa Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w MPK S.A. w Krakowie odbyły się wiosenne zawody sportowo-pożarnicze. Tym razem ćwiczenia

obejmowały dwie konkurencje sztafetę i bojówkę. Udział w zawodach wzięły tradycyjnie wszystkie jednostki z poszczególnych Stacji Obsług. Przy pięknej słonecznej pogodzie i w dobrych nastrojach rozegrano zaplanowane konkurencje. Uzyskane łączne czasy dały tym razem zwycięstwo sekcji ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Drugie miejsce przypadło sekcji ze Stacji Obsługi i Remontów, a trzecie sekcji ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów. Na uwagę zasługuje czas uzyskany przez zwycięzców w bojówce poniżej 30 sekund co nie zdarza się często. Gratulacje! Okolicznościowe puchary i dyplomy po zakończeniu ćwiczeń wręczył druhom



Prezes MPK S.A. Julin Pilszczek. Swoje upominki i gratulacje złożyli również przedstawiciele Związków Zawodowych: Solidarność oraz Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Słowa podziękowania należą się także sędziom zawodów tym razem w tej roli wystąpili nasi sąsiedzi

z Państwowej Straży Pożarnej z Jednostki Ratowniczo Gaśniczej nr 2 z ulicy Rzemieślniczej. Sprawna organizacja zawodów była zasługą druhów z Podgórze i Woli Duchackiej, którzy przygotowali teren do rozegrania poszczególnych konkurencji. Zwycięska ekipa z Nowej Huty będzie nas reprezentować na gminnych zawodach OSP które odbędą się w tym roku 26.06.2011 na obiekcie sportowym Wróblowianki których organizatorem jest OSP Zbydnowice.

**Władysław Żmuda**

*W dniu 15 kwietnia 2011 roku w Centrum Konferencyjnym MPK S.A. w Krakowie odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze delegatów Zakładowej OSP Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Po przedstawieniu sprawozdania Zarządu z dzia-*



*łalności za mijający okres zebrani drubowie delegaci wybrali na następną kadencję nowy Zarząd oraz Prezesa którym został druh Władysław Żmuda. W skład Zarządu ZOSP weszli Naczelnicy poszczególnych jednostek Stacji Obsług drubowie: z TB Edward Talowski, z TH Wojciech Jasiak, z TP Marek Włodarczyk, z TR Leszek Cwiertnia, z TT Kazimierz Karolus i z TW Tomasz Warsiewicz. Dla porządku należy zaznaczyć że w TP i TW nastąpiły zmiany na stanowiskach Naczelników, w TP drubowie wybrali Marka Włodarczyka a w TW Tomasza Warsiewicza. Drubowie wybrali również pięciu delegatów na jesienne walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Związku Ochotniczych Straży Pożarnych gminy Kraków a są nimi drubowie: Leszek Kowalczyk, Marian Lesiak, Władysław Żmuda, Kazimierz Karolus oraz Edward Talowski. Za udzielone zaufanie w imieniu wybranych druhów składam podziękowania całej braci strażackiej w MPK S.A. w Krakowie.*

**Władysław Żmuda**

## GŁÓD PIŁKI W MPK

*IV Turniej piłki nożnej im. Piotra Pruchnickiego po raz 4-ty wygrali kierowcy z Woli Duchackiej.*

Do tegorocznego turnieju piłki nożnej im. Piotra Pruchnickiego tradycyjnie zaproszone zostały zespoły PKP – Zakład Linii Kolejowych oraz drużyna z Królówki, a pozostałych uczestników wyłoniliśmy spośród zgłaszających się na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”. Ilość chętnych przerosła nasze najśmielsze oczekiwania i niestety z wielkim żalem musieliśmy odmówić aż czterem zespołom, które zgłosiły się jako ostatnie. Chęć uczestnictwa w naszym turnieju wyraziło 10 drużyn wywodzących się z MPK, a rozegranie jednodniowego turnieju z udziałem 12 drużyn było technicznie niewykonalne. Turniej im. Piotra Pruchnickiego jest turniejem otwartym, dlatego musieliśmy zostawić dwa miejsca dla drużyn niezwiązanych z krakowskim przewoźnikiem. Potwierdziło to jednak, że w MPK istnieje bardzo duże zapotrzebowanie na tego typu imprezy sportowe. Dobrze byłoby tego nie zaprzepaścić i umożliwić pracownikom spędzanie czasu wolnego na aktywnym wypoczynku.



*O piłkę walczyły zespoły Królówki i motorniczowie z Nowej Huty ...*

Bogatsi o doświadczenia z poprzednich lat chcąc uniknąć niepotrzebnych komentarzy zaprosiliśmy przedstawicieli drużyn uczestniczących w turnieju na losowanie grup. Traktując wszystkich z jednakowym szacunkiem, bez podziału na lepszych i gorszych, rozlosowaliśmy grupy bez rozstawiania kogokolwiek. Zdaliśmy się na ślepy los. Wynikiem losowania najbardziej zawiedzeni mogli się czuć motorowi z obu zajezdni tramwajowych. Trafili bowiem do jednej grupy razem z dwoma najbardziej utytułowanymi drużynami PKP i Wolą Duchacką.

W sobotę, 9 kwietnia 2011 roku osiem drużyn przystąpiło do rywalizacji w IV już turnieju o puchar przechodni im. Piotra Pruchnickiego. Jedynym jak do tej pory triumfotorem turnieju jest Wola Duchacka dlatego każda z drużyn chciała być tą, która zdetroniuje kierowców z Woli. Rywalizacja toczyła się w dwóch grupach po dwa mecze na przemian w jednej i drugiej. Pierwsze mecze grupowe nie przyniosły niespodziewanych wyników. Bardziej wyrównane mecze toczyły się w grupie B. Nic nie zapowiadało późniejszych emocji, a te zaczęły się równo z meczem Wola Duchacka – Podgórze, który to przyciągał coraz bardziej obserwatorów. Faworyzowana Wola miała coraz większe kłopoty w miarę upływu meczu. Zawodnicy zajezdni Podgórze nie przestraszyli się i mocno wzięli sobie do serca hasło „bij mistrza”. Kiedy w 10min objęli prowadzenie zapachniało sensacją. Pomimo wielu prób zawodnikom Woli nie udało się zmienić niekorzystnego wyniku i ogromna determinacja drużyny Podgórze została nagrodzo-



*... oraz Woli Duchackiej i PKP*

na zwycięstwem. Droga do awansu z bardzo ciężkiej grupy, a tym samym wyeliminowanie „mistrzów” stało się bardzo realne, a o wszystkim miały zadecydować ostatnie mecze grupowe.

Mecz N. Huta – Podgórze miał jednego faworyta, któremu zwycięstwo otwierało bramę do półfinału. Zawodnicy z N. Huty po gładkich porażkach w ostatnim meczu grali już tylko o honor. Zagrali z takim zaangażowaniem jakby to był finał: nie było dla nich straconych piłek, objęli prowadzenie i długo zanosilo się na ich wygraną. Mecz był bardzo zacięty i wy-



Zwycięska drużyna kierowców z zajezdni autobusowej Wola Duchacka

równany. Zawodnicy Podgórza zdołali doprowadzić do remisu, a taki wynik nie gwarantował im awansu. Ostatni mecz grupy A pomiędzy PKP a Wolą Duchacką zakończył się remisem, który ku rozpaczy drużyny Podgórza promował awansem do półfinału kierowców z Woli.

Ostatnie mecze grupy B zakończyły się minimalnymi wygranymi kierowców NSZZ oraz Bieńczyk i te drużyny zajęły dwa czołowe miejsca w swojej grupie. Niespodzianką w grupie B było dopiero 3 miejsce kierowców z Płaszowa wywalczone dopiero po wygranym konkursie rzutów karnych z drużyną Królówki.

Godna pochwały była postawa drużyny Zaj. Podgórza - minimalnie przegrała z PKP, nie załamała się tym, a wygranie z Wolą Duchacką i napędzenie kierowcom wielkiego stresu to duża sprawa. W zasadzie drużyna Woli swój awans zawdzięcza metamorfozie motorniczych z Nowej Huty, którzy remisując z Podgórzem odebrali im pewny awans do półfinału. Dlaczego tak ambitnie N. Huta zagrała tylko ten jeden mecz?

W meczach półfinałowych wygrywali już faworyci, chociaż drużyna PKP dopiero po karnych. Finał był popisem drużyny Woli Duchackiej, która zdeklasowała PKP i tym samym po raz czwarty została zwyciężcą turnieju.

Wielkimi przegranymi tegorocznego turnieju okazali się zawodnicy NSZZ Kierowcy i Przyjaciele odnosząc komplet zwycięstw w grupie, a przegrywając półfinał ponownie spotkali się z drużyną Bieńczyk w meczu o 3 miejsce, który przegrali i podobnie jak rok wcześniej, zajęli 4 miejsce

Największy postęp zanotowali natomiast kierowcy z Bieńczyk. Ubiegłoroczny turniej zakończyli na ostatnim miejscu, a teraz minimalnie przegrali półfinał (po karnych) i wygrali mecz ze Związkowcami tym samym kończąc turniej na 3 miejscu.

Na zakończenie turnieju nagrody wręczali prezes MPK P. Julian Pilszczyk, mama Piotra Pani Teresa Pruchnicka, a także żona Pani Agnieszka Pruchnicka. Drużyna Woli Duchackiej otrzymała z rąk Pani Teresy puchar przechodni na własność z racji trzykrotnego zwycięstwa w poprzednich turniejach. Po ceremonii wręczania nagród na piękny gest zdobyli się Kierowcy z Woli Duchackiej – zdobyty na własność puchar przekazali dla Pani Teresy Pruchnickiej co zostało nagrodzone wielkimi brawami przez wszystkich uczestników turnieju.

Organizatorzy turnieju składają serdeczne podziękowania dla wszystkich dzięki którym było możliwe zorganizowanie i rozegranie turnieju. Zapraszamy do udziału i wspólnej zabawy za rok na V turniej im. Piotra Pruchnickiego.

**Janusz Więckowski**

# BIAŁE LINIE ODDZIELIŁY TRAMWAJE OD SAMOCHODÓW W CENTRUM MIASTA

Mamy dobrą wiadomość dla pasażerów, korzystających z komunikacji tramwajowej. Aby zapewnić im szybki i bezpieczny przejazd przez centrum miasta Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie zdecydowały się na wymalowanie ciągłych białych linii odgradzających torowisko od jezdni na wszystkich ulicach wokół I obwodnicy. Mimo, że pasy funkcjonują od niedawna, ich pozytywne skutki już zauważyli pasażerowie. Potwierdzają to kontrole przeprowadzone przez inspektorów MPK. Wynika z nich, że po pojawieniu się pasów oddzielających torowisko od jezdni poprawiła się płynność jazdy tramwajów kursujących wokół I obwodnicy.

- Bardzo często jeżdżę linią nr 1 z Salwatora do Nowej Huty. Niejeden raz zdarzyło mi się krótki odcinek drogi od ul. Dominikańskiej do Poczty Głównej jechać nawet kilkanaście minut. Wszystko przez to, że na torowisku w ul. Św. Gertrudy stały samochody i blokowały przejazd tramwajom – zauważa Tomek, mieszkaniec Krakowa.

Teraz dzięki wymalowanym liniom na wszystkich ulicach wzdłuż I obwodnicy do takich sytuacji nie powinno już dochodzić. Białe pasy zakazują bowiem kierowcom wjazdu na torowisko. Każdemu kierowcy, który zdecyduje się na złamanie tego zakazu grozi mandat i punkty karne.

- Zdecydowaliśmy się na takie rozwiązanie, przede wszystkim ze względu na dużą liczbę przypadków blokowania tramwajów przez samochody osobowe. Chcemy, aby to właśnie tramwaje, którymi każdego dnia podróżują setki tysięcy krakowian i turystów miały priorytet w centrum miasta – wyjaśnia Jacek Bartlewicz, rzecznik ZIKiT.

Trudno także nie zauważyć, że wymalowanie białych linii wiąże się ze wzrostem bezpieczeństwa podróżujących. Brak wjeżdżających na torowisko samochodów, często wymuszających pierwszeństwo z pewnością będzie skutkowało mniejszą liczbą przypadków, w których motorniczowie byli zmuszeni do gwałtownego hamowania.



Tylko w tym roku na krakowskich ulicach nieprawidłowo zaparkowane samochody blokowały przejazd tramwajom już prawie 120 razy.

**Marek Gancarczyk**

*W sondzie, prowadzonej na głównej stronie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie zadaliśmy pytanie, czy namalowanie białych linii wokół I obwodnicy, oddzielających jezdnie od torowiska to dobre rozwiązanie. Okazuje się, że 81 proc. osób, które wzięły udział w tej sondzie zdecydowanie chwali ten pomysł. Zgadzają się oni z tym, że białe linie pomogą w płynnym przejeździe tramwajom w centrum miasta. Zaledwie 13 proc. osób uważa, że to rozwiązanie utrudni ruch w centrum miasta.*



# KALENDARIUM

**03.04.2011** O godz. 14:37 Podczas wysiadania z tramwaju linii 7 na płytę przystanku Plac Bohaterów Getta wypadł nietrzeźwy mężczyzna. Przybyła na miejsce załoga karetki pogotowia stwierdziła liczne obrażenia twarzoczaszki. Kolejna podróż nieszczęśnika to jazda na sygnale do najbliższego szpitala.

Kontynuując tradycje swego poprzednika, na przystanku Wawrzyńca, nietrzeźwa kobieta zanieczyściła tramwaj linii 9 powodując 25-cio minutowe zatrzymanie w ruchu pociągów jadących w kierunku Poczty Głównej. Tym razem usługę transportową świadczyła Policja, a przewóz odbył się na ul. Rozrywki.

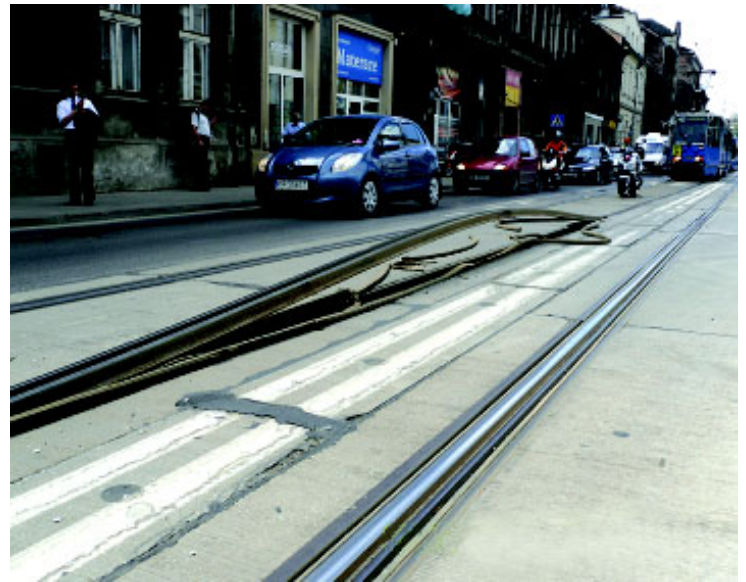
**04.04.2011 O 16:50** na ul. Limanowskiego, przy posesji nr 38 wybrzuszyła się lewa szyna na kierunku Kurdwanów/Bieżanów. Przerwa w ruchu tramwajowym wyniosła 38 minut. Pogotowie torowe usunęło usterkę.

**12.04.2011 Od godziny 12:15** przez 32 minuty nie kursował tramwaj linii 2 przez ulicę Rakowicką. Przyczyną był pozostawiony na pętli Cmentarz Rakowicki samochód osobowy.

**15.04.2011** Na ul. Długiej w źle zaparkowany samochód osobowy wjechała prowadząca linii 3. Na miejscu w krótkim czasie pojawiły się wszystkie służby, a strażacy musieli pomóc w usunięciu skutku kolizji. Niestety, nie było to łatwe nawet dla fachowców i przerwa w ruchu trwała 87 minut.

**18.04.2011** Dzień ten obfitował w zdarzenia w trakcji tramwajowej. O 14:23 wybrzuszyła się szyna na ul. Limanowskiego na kierunek Korona. Zatrzymanie trwało 23 minuty. Zaraz po naprawie torowiska identyczna usterka pojawiła się na ul. Wielickiej. Pogotowie torowe było na miejscu i po 17 minutach przymusowego postoju tramwaje ruszyły. Jak ruszyły na Wielickiej, tak stanęły na Prądnickiej. Z powodu braku napięcia w sieci. Również bez napięcia była ul. Długa. Tramwaje były zawracane na Dworcu Towarowym. Chwilę później identyczna usterka zasilania dotknęła skutkami ciąg tramwajowy od Bronowic Starych do Bronowic Małych. Następnie chwilowe zaniki napięcia na podstacji Bałicka pojawiały się jeszcze dwa razy.

**01.05.2011 O 7:33** na Rondzie Dywizjonu 308 samochód osobowy wjechał w sygnalizator świetlny. Ten pechowo przechylił się w stronę torowiska i uniemożliwił przejazd nitką w kierunku Ronda Czyżyńskiego. Po 20 minutach służby uporały się z problemem i mogliśmy wznowić ruch.



**5.05.2011 O godz. 8:49** na przystanku Głowackiego doszło do potrącenia przez samochód osobowy dwóch kobiet wsiadających do tramwaju linii 20. Na miejsce wezwano pogotowie ratunkowe, które zajęło się poszkodowanymi.

**17.05.2011 O godz. 5:50** rozpoczął się protest pracowników ochrony Kombinatu. Miał on formę strajku włoskiego i wszystkie wjeżdżające na teren huty samochody były dokładnie i szczegółowo sprawdzane. Spowodowało to gigantyczne korki. Al. Solidarności zablokowana była od Placu Centralnego do Kombinatu. Również ul. Ujastek była całkowicie zakorkowana. Na części linii kursujących z lub przez Kombinat odnotowaliśmy straty kursów.

**17.05.2011** W nocy z 17 na 18 maja nietrzeźwy student doszedł do wniosku, że ciekawą może być podróż na dachu nocnego autobusu. Na jego nieszczęście linia 610 kursuje przez ul. Prądnicką, gdzie jest ograniczenie wysokości przejeżdżających pojazdów do 3,10 metra. W związku z tym doszło do uderzenia głową w rzeczony wiadukt. Poszkodowanego z dachu autobusu ściągali strażacy, a następnie przejęła go ekipa pogotowia ratunkowego. Karetka zawiozła żaka do Szpitala im. Narutowicza.

**21.05.2011 o godz. 15:36** w tramwaj linii 3 trafił piorun. Dosłownie. To dość niezwykle zjawisko spowodowało wybite napięcia i zwarcie w sieci trakcyjnej. Przerwa w ruchu trwała blisko pół godziny.

**30.05.2011 O 4:50** przy przystanku Os. Zgody doszło do obcego wypadku. Uszkodzone pojazdy skutecznie blokowały torowisko na kierunek Plac Centralny. Ruch wznowiono po dwóch godzinach od zdarzenia.

**Michał Wójtowicz**

## 100 NOWYCH AUTOBUSÓW



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie podpisało z firmą Solaris umowę na dostawę 100 nowych autobusów. Producent będzie je dostarczał do Krakowa przez cztery najbliższe lata od 2011 do 2014. Pierwsze z nich pojawią się już w tym roku. Nowe pojazdy zastąpią wysłużone autobusy z zajezdni w Płaszowie. Wszystkie będą wyposażone w system informacji pasażerskiej, klimatyzację, monitoring oraz automaty biletowe.

**Marek Gancarczyk**

## NA UL. PODWALE 20 KM/H

Ze względu na bardzo zły stan torowiska na ul. Podwalei Straszewskiego, zostało wprowadzone ograniczenie prędkości dla tramwajów do 20 km/h. Ograniczenie to obowiązuje pomiędzy węzłami Teatr Bagatela i Uniwersytet Jagielloński w obu kierunkach.

**Hubert Wagula**



## BAGAŻNIKI ROWEROWE

Po zimowej przerwie znów na kilku autobusach obsługujących linie aglomeracyjne pojawiły się bagażniki do przewozu rowerów. Bagażniki są na autobusach linii 210 (w soboty i święta), a także na niektórych pojazdach linii 248 (z Bronowic Małych do Zelkowa) oraz 268 (z Bronowic Małych do Karniowic). W rozkładach jazdy linii autobusowych, które będą obsługiwane autobusami z bagażnikami na rowery, jest umieszczona litera „r”.

Rower na bagażnik zakłada i ściąga samodzielnie pasażer, kierowca zobowiązany jest do zabezpieczenia bagażnika a w razie potrzeby może udzielić pomocy.

**Marek Gancarczyk**



## REKORD GUINNESSA W AUTOBUSIE MPK

229 osób weszło do 12 metrowego autobusu Jelcz M 121 Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Tym samym został pobity dotychczasowy rekord Guinnessa. Oprócz tego, że do autobusu musiała zmieścić się rekordowa liczba pasażerów, to kierowca musiał jeszcze przejechać ponad 50 metrów. Udało się pokonać 75 metrów. Organizatorem bicia rekordu Guinnessa był Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej.



Aby rekord został zaliczony wszyscy znajdujący się wewnątrz autobusu musieli dotykać stopami podłogi a drzwi musiały być zamknięte.

**Marek Gancarczyk**

## PO PIERWSZE – BEZPIECZEŃSTWO

MPK SA zorganizowało szkolenie z zakresu inteligencji emocjonalnej dedykowane kierowcom i motorniczym. Po raz pierwszy nasi pracownicy mogli brać udział w tego typu szkoleniu. Odkonduło się ono w dniach 19-20 maja i wzięło w nich udział łącznie 24-ech prowadzących pojazdy (12 kierowców i 12 motorniczych) zakwalifikowanych według kryteriów ustalonych przez Dział Zarządzania Ruchem i uzgodnionych z kierownikami poszczególnych zajezdni.

Uczestnicy szkolenia brali udział w kilku blokach tematycznych, na których poruszane były m.in. tematy: inteligencji emocjonalnej – panowania nad własnymi emocjami, umiejętności kierowcy, reagowania na bodźce zewnętrzne ze szczególnym uwzględnieniem pasażera i innych użytkowników dróg. Dodatkowo podczas warsztatów trener przedstawiał filmy poglądowe związane z codzienną pracą kierowcy.

Na zakończenie szkolenia, każdy z uczestników otrzymał certyfikat potwierdzający uczestnictwo w programie.

**Grzegorz Dyrkacz**



## **UL. DŁUGA NAGRODZONA PRZEZ CZYTELNIKÓW „GAZETY KRAKOWSKIEJ”**

W V edycji plebiscytu „Kraków mój dom” ul. Długa przebudowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA zdobyła nagrodę czytelników „Gazety Krakowskiej” w kategorii przestrzeń publiczna. Jak czytamy w uzasadnieniu: to „pierwsza ulica w Krakowie, przez którą bez problemu przejdą panie w szpilkach i którą można łatwo pokonać z wózkiem z dzieckiem. Modernizacja ulicy uwzględniła potrzeby wszystkich użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych, a w szczególności osób niewidomych. Dla nich przy zejściu z chodników ułożono kostkę z wypustkami”.

Plebiscyt „Kraków mój dom” to konkurs architektoniczny, w którym mieszkańcy wybierają najlepsze inwestycje zrealizowane w Krakowie. Jest organizowany od pięciu lat.

Przypomnijmy, że to nie jedyna nagroda, jaką MPK SA otrzymało za przebudowę ul. Długiej. W ubiegłym roku modernizację tej arterii doceniło środowisko osób niepełnosprawnych. W czwartej edycji konkursu „Kraków bez barier” w kategorii przestrzeń publiczna ul. Długa po przebudowie zdobyła główną nagrodę. Jury konkursu doceniło kompleksowość zastosowanych rozwiązań na tej ulicy, które uwzględniają m.in. potrzeby osób niewidomych i słabowidzących.

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

**Marek Gancarczyk**



**Wybierz bezpieczne przejście!**

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie