

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (41) 2011
lipiec - wrzesień



Bezpieczna jazda motorniczych i kierowców

Przewodnik dla studentów

IV Ogólnopolski Konkurs

Kierowców Komunikacji Miejskiej
o Puchar Prezesa
Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej

Kraków
29-30 września 2011 roku

*Zwycięzca konkursu uzyska tytuł
najlepszego kierowcy autobusu
w komunikacji miejskiej w roku 2011,
otrzyma główną nagrodę oraz Puchar Prezesa IGKM*

*W konkursie weźmie udział
68 kierowców z 25 miast.*

NISKOPODŁOGOWY TABOR W KRAKOWIE

Gdyby zapytać pasażerów, co cenią najbardziej w krakowskich tramwajach i autobusach, zdecydowana większość bez wahania odpowiedziałaby: niską podłogę. To dzięki niej osoby starsze, niepełnosprawne oraz rodzice podróżujący z dziećcami wózkami mogą łatwo i bez wysiłku wsiadać i wysiadać z pojazdów MPK. Nic więc dziwnego, że władze krakowskiego przewoźnika cały czas dążą do tego, aby po ulicach miasta jeździły tylko i wyłącznie niskopodłogowe tramwaje i autobusy. Już teraz Kraków jest liderem w Polsce jeżeli chodzi o liczbę pojazdów z niską podłogą. W przypadku autobusów do zrobienia zostało niewiele – zaledwie 30 z ponad 20 pojazdów tej niskiej podłogi jeszcze nie ma. Z kolei w taborze tramwajowym już 35 proc. wagonów ma niską podłogę.

Jak już wspomniałem, władze MPK robią wszystko, aby tych pojazdów przybywało. Dlatego już wkrótce te liczby trzeba będzie poprawić. Po pierwsze za kilka miesięcy z ulic Krakowa znikną ostatnie autobusy z wysoką podłogą. Zastąpią je niskopodłogowe Solarisy, zakupione przez MPK.

Zdecydowanie zmieni się także liczba tramwajów niskopodłogowych. Będzie miało na to wpływ m.in. oddanie do ruchu wszystkich 25 zmodernizowanych wagonów EU8N oraz dostarczenie 24 nowoczesnych tramwajów Bombardiera. A to nie wszystko. W planach krakowskiego MPK jest modernizacja 26 wagonów sprowadzonych z Düsseldorfu, dzięki której pojawi się w nich niskopodłogowy człon. Już niedługo krakowian zaczną wozić wagon 405, złożony z trzech wagonów 105N, do którego zostaną wstawione dwa człony niskopodłogowe.

A wszystko po to, aby krakowianom podróżowało się coraz wygodniej.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Tomasz Bielecki – Nowoczesny Solaris wyprodukowany dla MPK, prezentowany podczas kieleckich targów Transexpo

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

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:

Ostatni tramwaj E6 wjechał do hali Stacji Obsługi i Remontów - Franciszek Osuch	5	Umowy z Gminą zawarte na nowo - Anna Robak	22
105-tka i co dalej? - Stanisław Jurga	6	Na Kapelance niższe perony - Adrian Obuchowicz	23
Wagony GT8S w przebudowie - Marcin Gałań	8	Szyny na Limanowskiego - Adrian Obuchowicz	23
Niskopodłogowy Tramwaj NGT8 - Marek Gancarczyk	8	Nowy dworzec – Powstańców Wielkopolskich - Adrian Obuchowicz	23
Krakowskie tramwaje w Poznaniu - Tomasz Bielecki	10	Tramwajem przez historię Krakowa - Jan Adamski	24
Dostawa pierwszych pojazdów Solarisa - Ryszard Wróbel	11	Zabytkowe wagony atrakcją wakacji - Krystian Suder	29
Tramwaje najlepiej prowadzą kobiety - Marek Gancarczyk	12	Liga MPK już gra! - Janusz Więckowski	30
„Wybierz bezpieczne przejście” - Marek Gancarczyk	16	MPK przyjazne cudzoziemcom - Marek Gancarczyk	32
Oglądając tramwajową telewizję - Izabela Suder	17	Miejsce dla czytelnika - Izabela Suder ...	33
Nowa taryfa biletowa w komunikacji miejskiej - Maria Naprawska	19	Komunikacja miejska u naszych południowych sąsiadów - Jan Adamski	34
Bilety do kontroli proszę! - Katarzyna Sadowska.....	20	Rozmaitości - Grzegorz Dyrkacz, Marek Gancarczyk	36
Z raportu kontrolera - Katarzyna Sadowska	21	Kalendarium - Michał Wójtowicz	37
		Przewodnik dla studentów I roku - Marek Gancarczyk, Izabela Suder	38

OSTATNI TRAMWAJ E6 WJECHAŁ DO HALI STACJI OBSŁUGI I REMONTÓW



Prace przy modernizacji EU8N dobiegają końca

- Ostatni ze sprowadzonych w 2009 roku 26 wagonów z Wiener Linien tramwaj typu E6 Nr 4928 wjechał do hali remontów TR, gdzie zostanie poddany gruntownej przebudowie.

Ostatni jeżdzący tramwaj E6, nazywany testowym bądź holownikiem, pierwotnie nie był przewidziany do przebudowy. Dobre oceny prowadzących oraz pasażerów, a także niskie koszty eksploatacji i wciąż obniżający się koszt produkcji wagonów EU8N, przyczyniły się do decyzji o przebudowie wagonu testowego E6 na liniowy EU8N. W wyniku takiej decyzji do końca roku 2011 Stacja TR przekaze do eksploatacji 26 wagonów EU8N.

Z 26 wagonów przeznaczonych do przebudowy, na linii jeździ już 19. Ostatnie 7 przebudowywanych wagonów EU8N pojawi się w eksploatacji odpowiednio: IX – 1 szt., X – 2 szt., XI – 2 szt., XII – 2 szt., co spowoduje wycofanie z ruchu kolejnych wyeksploatowanych wagonów 105N.

Realizacja „projektu EU8N” w roku bieżącym przebiega zgodnie z planem. Opóźnienie w realizacji „projektu EU8N”, które powstało w 2010 roku wynikało z potrzeby wprowadzenia wielu zmian w projekcie, co w efekcie pozwoliło na oddanie do dyspozycji naszych pasażerów przyjaznego tramwaju, który spełnia oczekiwania pasażerów, jak również eks-

ploatatora.

Na szczególne uznanie zasługuje funkcjonalna część niskopodłogowa z miejscami do przewozu wózków inwalidzkich i dziecięcych, łatwość podróżowania dla osób starszych z ograniczeniami ruchowymi oraz systemy informowania pasażera i schładzania powietrza.

Po okresie początkowych problemów technicznych, które zwykle pojawiają się nim „nowy produkt” zosta-



Przebudowane tramwaje EU8N przewożą pasażerów m.in. na linii nr 11, kursującej do Małego Płaszowa

nie dokładnie poznany, obecnie wagony są eksploatowane bez większych problemów.

Największe i najtrudniejsze zadanie, jakie realizowała Stacja TR od czasu inkorporacji w struktury MPK S.A. powoli dobiega końca. Trudności, jakie towarzyszyły temu projektowi oraz napięcia wynikające z nałożonych terminów na oddawanie wagonów, na długo pozostaną w pamięci załogi i kierownictwa Stacji.

Franciszek Osuch

Średni koszt wyprodukowania wagonu EU8N wynosi 972.687/wagon. Jego produkcja pochłania 6.413 rbg/wagon, dając zatrudnienie dla 25 mechaników i 10 elektryków. Wagon rekordzista przejechał 49.478 km w ciągu 8 miesięcy roku 2011.

105-tka I CO DALEJ?

- **Tramwaj 105Na powstał na solidnej podbudowie sprawdzonego, amerykańskiego PCC oraz czechosłowackich tramwajów Tatra.**
- **Wielkość produkcji 105-tek nigdy nie dorównała co prawda ilości wyprodukowanych przez czeskiego potentata, tramwajów różnych wersji T3, ale i tak była imponująca, osiągając ponad 2500 wagonów.**

Produkowano je w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych - „Konstal”, począwszy od drugiej połowy lat 70-tych, aż do początku lat 90-tych - XX wieku.

Fakt, że w Polsce podjęto produkcję nowoczesnych (jak na owe lata) tramwajów, świadczy o dużym potencjale polskiej myśli technicznej oraz determinacji osób, które za tę dziedzinę transportu i przemysłu były odpowiedzialne.

Polska, praktycznie jako jedyny kraj ówczesnego bloku wschodniego dokonała wyłomu w centralnym planowaniu (RWPG) i podjęła produkcję tramwajów, wbrew temu, co zakładała długoletnia strategia przemysłowa „bloku”. Polegała ona na tym, że każdemu krajowi Rady, przyporządkowywano ogólnie zakres prac i produkcji (w danej specjalności), jaka miała być w nim prowadzona. Według tego „rozdzielnika”, produkcja tramwajów dla wszystkich państw „obozu socjalistycznego” miała być realizowana w Czechosłowacji.

W Polsce, praktycznie nigdy nie były eksploatowane na masową skalę tramwaje produkcji Tatra, lecz rodzime 13N, 102N, 105N i oczywiście wcześniejsze tramwaje typu SN, PN, N (4N), ND (4ND) oraz w niewielkiej ilości tramwaje używane, sprowadzane z krajów zachodniej Europy.

Do Krakowa, począwszy od drugiej połowy lat 70-tych, aż do pierwszych lat 90-tych „trafiło” (na podstawie centralnego rozdzielnika ówczesnego resortu), prawie czterysta 105-tek, popularnie nazywanych (ze względu na duży stopień przeszkleń) - akwariami.

Z tej ilości, do tej pory w Krakowie jest eksploatowanych 174 tramwajów 105Na, w

składach dwu i trój - wagonowych.

W toku prowadzonej działalności remontowej tramwaje te podlegały wielu zmianom, polegającym głównie na ich lepszym przystosowaniu, do coraz wyższych wymagań przewozowych i pasażerów. Nie dokonano istotnych modernizacji w układzie napędowym, wyglądzie zewnętrznym, mając na uwadze, że niezależnie od tego jaki kształt będzie miała ściana czołowa i boczne, to dalej będzie to tylko 105-tka, która będzie posiadała trudno dostępne, wysokie wejścia i podłogę na wysokości ponad 400 mm.

W celu sprostania współczesnym trendom i dostosowania komunikacji tramwajowej do potrzeb wszystkich grup podróżnych, w tym niepełnosprawnych i starszych, podjęto starania, aby tramwajowa oferta przewozowa mogła objąć wszystkich pasażerów. Kierując się tymi względami, począwszy od roku 1999 dokonano zakupów nowych tramwajów. Dzięki temu oddano do dyspozycji pasażerów w Krakowie pięćdziesiąt nowych, 26-metrowych tramwajów niskopodłogowych NGT6.

Obecnie realizowany jest kontrakt na dostawę kolejnych 24-ech, nowych tramwajów niskopodłogowych o długości 32 metry.

Tramwaje te z powodzeniem mogą zastąpić pociągi dwu-wagonowe 105Na. Brak jednak, na najbardziej obciążonych ciągach komunikacji tramwajowej, jednoprzestrzennego zamiennika dla trój-wagonowego pociągu 105Na. Nie mając możliwości zakupu nowych tramwajów tej klasy, zdecydowano o wszczęciu postę-



Pociągi złożone z trzech wagonów 105Na jeżdżą na liniach nr 4...

powania na wykonanie modernizacji tramwajów 105Na. W wyniku tego przedsięwzięcia ma powstać jednoprzestrzenny, wieloczlony, z niską podłogą tramwaj 405N-Kr.

W postępowaniu wzięły udział dwa polskie zakłady, specjalizujące się (a więc posiadające doświadczenie), w tego typu pracach: Protram – Wrocław i Modertrans – Poznań. Na podstawie oceny złożonych ofert wyłoniono potencjalnego wykonawcę modernizacji. Zostały nimi „Remonty i Modernizacja Tramwajów Protram Wrocław Sp. z o.o.”. Zaplanowano, że do końca 2011 roku zostanie dostarczony jeden 40,5-metrowy, 5-czlony, z około 25-procentowym udziałem niskiej podłogi tramwaj, który będzie mógł przewozić ponad 300 pasażerów, z czego 64-ech na miejscach siedzących. Będzie to wagon 12-osiovy, z wszystkimi osiami napę-



Zwycięzca krakowskiego przetargu ma już doświadczenie w modernizacji 105N

dowymi i z silnikami prądu przemiennego.

Zastosowane, nowe rozwiązania techniczne i technologiczne zapewnią wyższy komfort podróżowania oraz umożliwią dostęp do tramwaju wszystkim grupom pasażerów.

Przewiduje się również osiągnięcie efektu w postaci obniżenia zużycia energii elektrycznej, w stosunku do porównywalnego składu 3x105Na. Wynika to z faktu zastosowania napędów prądu przemiennego, z silnikami asynchronicznymi i możliwością rekuperacji energii. Pozwoli to również na bardziej równomierne obciążenie podstawy trakcyjnych, co ma niebagatelne znaczenie dla ogólnego bilansu zamawianej mocy.

Dzięki spodziewanej, mniejszej emisji do otoczenia drgań, a więc i fali dźwiękowej (co gwarantuje zastosowanie wózków z pełnym, 2-im stopniem odsprężynowania), tramwaj ten będzie „przyjazny” dla środowiska.

W produkcji zostaną zastosowane technologie i materiały pozwalające na zwiększenie trwałości elementów pudła i wózków, a jednocześnie podatne do utylizacji i recyklingu.

Po zakończeniu prac wdrożeniowych i badań tramwaju 405N-Kr zostanie on skierowany do ruchu w eksploatacji obserwowanej. Jeśli opinie będą pozytywne przewiduje się, że sukcesywnie przez najbliższe kilka lat znacząca część taboru 105Na zostanie w ten sposób zmodernizowana.

W efekcie, przy kontynuacji zamierzeń związanych z wymianą pozostałej części taboru, w dającej się ocenić perspektywie czasowej (do ok. 2020 roku) z ulic Krakowa powinny zniknąć popularne „akwaria”, a zastąpią je nowe i zmodernizowane tramwaje 405N-Kr oraz przystosowany do współczesnych warunków i wymagań, tabor sprowadzony z Niemiec i Austrii.

Stanisław Jurga



... oraz na linii nr 13

WAGONY GT8S W PRZEBUDOWIE



W 2009 roku, po rozstrzygnięciu postępowania przetargowego MPK S.A w Krakowie podpisano umowę z przedsiębiorstwem komunikacyjnym Rheinbahn AG na zakup 27 sztuk dwukierunkowych, trójczłonowych wagonów GT8S z czego 20 pojazdów sprowadzono w 2010 roku a 7 w 2011 roku. Wagony te poddawane są przystosowaniu taboru do warunków panujących w komunikacji krakowskiej a docelowo wyposażone będą fabrycznie nowe środkowe człony niskopodłogowe w miarę posiadanych środków finansowych. Łącznie przebudowanych wagonów GT8S, wyposażonych w niską podłogę, będzie w Krakowie 28 sztuk, ponieważ jeden wagon kupiono jesienią 2008 roku jako pojazd do celów testowych.

Cały proces przebudowy podzielony został w planach na 3 etapy A, B, C, opisujące w sposób szczegółowy zakres planowych prac modernizacyjnych prowadzonych w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego.

Dla w/w pojazdów na podstawie sporządzanych zakresów opracowano w MPK specjalistyczną technologię przebudowy.

Przedmiotowa technologia zawiera drobiazgowo rozpisane czynności w poszczególnych pojazdach.

Wszystkie 3 etapy obejmują swoim zakresem wykonywanie prac związanych z podwoziem, wózkami, dachem, oszalowaniem wewnętrznym oraz zewnętrznym, drzwiami i malowaniem.

Zakres A polegał na szybkim zaadaptowaniu 9 wagonów do świadczenia usługi przewozowej. Zakres ten obejmował: naprawę poszycia zewnętrznego, konserwację konstrukcji, zmianę kolorystyki zewnętrznej i wewnętrznej, nowe poszycie foteli pasażerskich, przegląd i obsługę techniczną i konserwację wózków trakcyjnych, przegląd i naprawę aparatury elektrycznej, odbieraka prądu, oporów na dachu, zmianę zabezpieczenia III drzwi (inwalida, wózek dziecięcy), nowe wyświetlacze elektroniczne, zapowiadanie przystanków, system obszarowego sterowania ruchem, automat biletowy.

Zakres B jest zakresem poszerzonym w stosunku do zakresu A o: nowe fotele, nowe poszycie wnętrza wagonu,

Zakres C polegał będzie na wykonaniu członu środkowego niskopodłogowego, zamontowaniu napędu energooszczędnego (chopper) oraz wykonaniu nowego czoła, podobnie jak w wagonach EU8N. Obecnie zakończono postępowanie na wyłonienie wykonawcy dokumentacji mechanicznej i elektrycznej, niezbędnej do prowadzenia tak głębokiej przebudowy. Przebudowa ma szansę ruszyć już w drugiej połowie 2012 roku.

Tak przerobione wagony, zasilą flotę 26 wagonów EU8N i 11 wagonów N8 posiadających środkowe człony niskopodłogowe.

Marcin Gałań

NISKOPO- DŁOGOWY TRAMWAJ NGT8

Nowe tramwaje będą niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, długie na 32 metry i będą mogły jednorazowo przewieźć do 230 osób. Będą to najdłuższe w Polsce pojazdy niskopodłogowe, które będą miały pięć drzwi podwójnych oraz dwie drzwi pojedynczych, co ułatwi sprawną wymianę pasażerów. Wysoki komfort podróży zapewnią przestrzenie wielofunkcyjne, umożliwiające przewóz wózków dziecięcych i inwalidzkich oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej.

Pierwsze tramwaje z tej dostawy pojawią się na ulicach Krakowa w 2012 roku

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

Marek Gancarczyk



Wizualizacja nowego tramwaju



facebook.com/mpkkrakow



Lubię to!

KRAKOWSKIE TRAMWAJE W POZNANIU

- **Poznań przygotowuje się do Mi-strzostw Europy w Pilce Nożnej.**
- **Przygotowania te objęły także sie-ci tramwajowe, na której zaplanowano liczne remonty torowisk.**

Aby podczas remontów zapewnić pasażerom możliwie jak najlepszy dostęp do sieci tramwajowej, której fragmenty podczas remontów zostały odcięte od reszty sieci, zdecydowano się wypożyczyć od krakowskiego MPK dwukierunkowe wagony GT8S. W czerwcu 2011 roku, do stolicy Wielkopolski dotarły z Krakowa 2 biało-niebieskie wagony GT8S. Oprócz tego do Poznania trafiła kolejna partia 6 wagonów z Dusseldorfu, które docelowo trafią do naszego miasta, a tymczasem mają służyć poznaniakom.

Po koniecznych szkoleniach motorniczych, a także przystosowaniu do ruchu (montaż kasowników, urządzeń do sterowania zwrotnicami) tramwaje wyjechały na miasto.

Podczas mojej lipcowej wizyty w stolicy Wielkopolski, niemieckie tramwaje obsługiwały 2 linie: nr 21 oraz 25.



Linia 21 kursowała pomiędzy Osiedlem Sobieskiego a Mostem Teatralnym, po trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST). Trasa do osiedla Sobieskiego została odcięta od reszty sieci ze względu na remont wjazdu na Pestkę. Do obsługi linii 21, oprócz poznańskich dwukierunkowców, zostały skierowane dwa krakowskie zmodernizowane GT8S. Niestety podczas mojej wizyty jeden z wagonów został odstawiony na pętli os. Sobieskiego ze względu na dosyć poważną awarię.

Pozostałe wagony z Dusseldorfu, zostały skie-



rowane do obsługi linii 25. Linia ta połączyła osiedle Lecha z pętlą Stomil, a została uruchomiona ze względu na przebudowę pętli os. Lecha i podłączania do niej budowanej trasy na Franowo.

Pasażerowie chwalą sobie tramwaje GT8S za wygodne miękkie siedzenia, oraz niski poziom hałasu w porównaniu z wagonami 105Na. Do wad zaliczają niestety małą liczbę drzwi, która w przypadku tłoku powoduje dłuższą wymianę pasażerów.

Powrót tramwajów do Krakowa zaplanowany jest na listopad 2011 roku.

Tomasz Bielecki



DOSTAWA PIERWSZYCH POJAZDÓW SOLARISA

- **We wrześniu tego roku MPK wzbo-
gaciło się o 13 autobusów przegubowych
Solaris Urbino 18.**
- **Zostały dostarczone w ramach re-
alizacji kontraktu na dostawę 100 sztuk
autobusów.**

Jest pierwsza partia wieloletniego kontraktu w ramach której w ciągu 4 lat ma nastąpić dostawa 100 sztuk autobusów, w tym 27 pojazdów przegubowych. Dostawca autobusów zobowiązany jest jeszcze w tym roku do dostarczenia oprócz autobusów również specjalistycznego pojazdu technicznego do usuwania awarii.

Zakupy nowego taboru są zjawiskiem powszechnym w naszej działalności, ale kontrakty wieloletnie nie były dotychczas praktykowane. W tym przypadku mamy nadzieję, że nowe pojazdy z każdej partii dostawy potwierdzą nasze oczekiwania zawarte w wymaganiach przetargowych.

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

W autobusach już na etapie tworzenia wymagań technicznych duży nacisk został położony na zapewnienie niezawodności eksploatacyjnej i odporności antykorozyjnej. Jednym z wymagań było, aby zastosowane rozwiązania techniczne były sprawdzone, produkowane seryjnie, a ich niezawodność powinna być potwierdzona w kilkuletniej eksploatacji.

Odbierane pojazdy są produkowane seryjnie i znajdują się w bieżącej ofercie sprzedaży. Wykonane

są z części, zespołów i materiałów dostępnych na rynku UE. Nowością w tych autobusach jest bogatsze wyposażenie pojazdów. Autobusy wyposażone są w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, automat do sprzedaży biletów, kasowniki odczytujące KKM, tablice elektroniczne oraz wskaźnik zużycia paliwa, który będzie na bieżąco informował prowadzącego o ekonomiczności prowadzenia autobusu.



Autobu krakowskiego MPK podczas kieleckich targów Transexpo

Zgodnie z wymaganiami autobusy posiadają wiele niewidocznych parametrów dla potencjalnego obserwatora, które będą wpływać na późniejszą eksploatację. W szczególności dotyczą one materiałów z których wykonana jest konstrukcja autobusu.

Pierwszy autobus przegubowy w barwach unijskich prezentowany był w dniach 20-22 września 2011 r podczas IX Międzynarodowych Targów Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2011 w Kielcach.

Zakupy nowego taboru spowodują wycofanie w pierwszej kolejności najstarszych autobusów Scania 113ALB, które są u nas od 1992 roku. Aktualnie trwają rozmowy nad przyspieszeniem o kilka miesięcy przyszłorocznej dostawy, która doprowadzi do wycofania z eksploatacji wszystkich autobusów Scania z wysoką podłogą.

Ryszard Wróbel

TRAMWAJE NAJLEPIEJ PROWADZĄ KOBIETY



Jazda z zasłoniętym prędkościomierzem to trudna konkurencja

- Tegoroczną rywalizację motorniczych w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” zdominowały kobiety.
- To właśnie panie zdobyły w nim dwa pierwsze miejsca.

Najlepszą okazała się Agnieszka Błońska motornicza pracująca w zajezdni Nowa Huta. Tuż za nią uplasowała się Paulina Makowska z poznańskiego MPK, które to przedsiębiorstwo zostało zaproszone do udziału w konkursie. Trzecie miejsce zajął Piotr Chmielarski z zajezdni tramwajowej w Podgórzu. Co ciekawe, drużynowo zwyciężyła drużyna z MPK Poznań.



Agnieszka Błońska - najlepszy motorniczy w Krakowie



Wygrywał ten, kto najbliższej dojechał do bariery

TOR PRZESZKÓD W NOWEJ HUCIE

Aby zwyciężyć w konkursie trzeba było poradzić sobie najpierw z testem z przepisów ruchu drogowego, a następnie z trzema praktycznymi zadaniami. Pierwszym z nich było precyzyjne zatrzymanie się tramwaju w dokładnie wyznaczonym miejscu. Następnie trzeba było rozpędzić wagon do 25 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem a na koniec dojechać jak najbliższej przeszkody ustawionej na torze. Aby zwyciężyć wszystkie zadania trzeba było wykonać nie tylko precyzyjnie, ale i jak najszybciej.

Oprócz motorniczych rywalizowali także elektromechanicy, którzy na co dzień naprawiają tramwaje. Najlepszym okazał się Robert Wicherek ze Stacji Tramwajowej Podgórze.



Elektromechanicy musieli szybko uporać się z awarią



Piotr Wróbel - bezkonkurencyjny w rywalizacji kierowców

KIEROWCY NA START

W czwartek, 15 września rywalizowali kierowcy autobusów. Zwyciężył Piotr Wróbel, kierowca z zajezdni Wola Duchacka, który zdobył tytuł najlepszego kierowcy MPK w 2011 roku. Drugie miejsce zdobył Piotr Trojanowski z zajezdni Płaszów a trze-

cie, najlepsza wśród kobiet, Urszula Gawor, także z zajezdni Płaszów.

Zwyciężyć w tegorocznym konkursie wcale nie było łatwo. Kierowcy najpierw pisali test z wiedzy o przepisach ruchu drogowego. Po nim zaczęła się najtrudniejsza, ale i najciekawsza część rywalizacji. Każdy z uczestników konkursu miał do wykonania kilka zadań praktycznych. Na pierwszym odcinku specjalnie wytyczonej trasy najważniejszy był czas. Kierowcy musieli jak najszybciej ruszyć i wjechać do zatoki przystankowej. Tu liczyła się także precyzja, bo autobus trzeba było zatrzymać jak najbliżej krawężnika. Na przystanku czekała osoba niepełnosprawna, której kierowca musiał pomóc wsiąść do autobusu. Ważne było obniżenie podłogi w pojeździe oraz wyciągnięcie specjalnej klapy, po której wózek inwalidzki można było łatwo wtoczyć do środka. Na kolejnych etapach trasy liczyła się już tylko precyzja. Kierowcy musieli tak wykonywać wszystkie manewry, aby nie zrzucić piłki tenisowej umieszczonej na specjalnym wysięgniku. Z tą piłką prowadzący musieli najpierw przejechać odcinek trasy, gdzie było ograniczenie prędkości do 30 km/h (trudność polegała na tym, aby rozpędzić autobus do takiej prędkości



Kierowcy wszystkie manewry musieli wykonywać z piłeczką umieszczoną na specjalnej platformie



Najpierw trzeba było pomóc osobie na wózku wsiąść do autobusu...

z zasłoniętym prędkościomierzem) oraz pokonać bardzo wąski odcinek drogi, ograniczony słupkami.

Oprócz kierowców rywalizowali także mechanicy, wśród których najlepszy okazał się Marcin Malik z zajezdni autobusowej w Płaszowie oraz inspektorzy ruchu, z których pierwsze miejsce zdobył Janusz Michałowski.

NAJWAŻNIEJSZE BEZPIECZEŃSTWO

Warto podkreślić, że tegoroczny konkurs jest elementem akcji „Wybierz bezpieczne przejście”, jaką w tym roku prowadziło MPK SA w Krakowie. W ramach tej akcji apelowaliśmy o ostrożność i przestrzeganie przepisów pieszych oraz kierowców samochodów osobowych. Konkurs zorganizowany dla kierowców i motorniczych to przykład wewnętrznej kampanii jaką cały czas prowadzi MPK wśród prowadzących. Także do nich apelujemy o bezpieczną i rozważną jazdę. Kon-



... a potem pokonać trudny zakręt

kurs ma na celu m.in. sprawdzenie umiejętności krakowskich prowadzących oraz wyróżnienie tych, którzy są najlepsi.

Marek Gancarczyk



„WYBIERZ BEZPIECZNE PRZEJŚCIE”

- W sobotę, 30 lipca Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie rozpoczęło kolejny etap akcji „Wybierz bezpieczne przejście”.
- W tym właśnie dniu w autobusach i tramwajach krakowskiego przewoźnika pojawiło się osiem filmów.

Cztery z nich są skierowane do pieszych i rowerzystów. Mają za zadanie pokazać niebezpieczne i często bezmyślne zachowania, które mogą doprowadzić do tragedii - poważnych obrażeń a nawet utraty życia. Jednym z takich zachowań, pokazanych na filmie, jest zabawa nastolatków bardzo blisko torowiska, która kończy się popchnięciem pod nadjeżdżający tramwaj młodego chłopaka. Ta z pozoru niegroźna sytuacja kończy się jego śmiercią, bo mimo natychmiastowej reakcji i gwałtownego hamowania motorniczy nie jest w stanie zatrzymać ważącego ok. 30 ton wagonu. Nawet przy tak niewielkiej prędkości jak 30 km na godzinę droga hamowania tramwaju może wynieść nawet 20 metrów.

Filmy zwracają uwagę także na problem łamiących przepisy rowerzystów, którzy zajeżdżają drogę tramwajom a także zagrażają niebezpieczeństwem pie-



Kampanię MPK wspiera krakowska policja...



szych idących chodnikiem.

Przy pomocy jednego z filmów chcemy także trafić do młodych ludzi, których uwaga jest często rozprasza-
na przez słuchanie głośnej muzyki, rozmowy czy pisanie
i wysyłanie wiadomości przez telefony komórkowe czy
smartfony. To właśnie uczniowie i studenci ze słuchawkami
na uszach i telefonem w rękę w ostatnich kilku latach
często wpadali pod koła tramwajów i autobusów. Tylko
przez sześć miesięcy 2011 roku doszło do 36 wypadków
z udziałem pojazdów MPK SA. To tylko o jeden wypadek
mniej od liczby wypadków do których doszło przez cały
rok ubiegły! Wśród tych wypadków cztery to niestety wy-
padki śmiertelne.

Chcemy, aby prezentowane w tramwajach i auto-
busach filmy trafiły do rodziców, nauczycieli i opiekunów.
To do nich apelujemy o to, aby podkreślali swoim pod-
opiecznym jak ważne są bezpieczne zachowania na drodze
i w pojazdach komunikacji miejskiej.

Kampanię informacyjną „Wybierz bezpieczne
przejście” poszerzyliśmy o kolejne obszary. Oprócz ape-
lowania o przechodzenie przez jezdnie i torowiska w miej-
scach do tego wyznaczonych i tylko wtedy, gdy świeci się
zielone światło, zależy nam na promowaniu bezpiecznych
zachowań na przystankach i wewnątrz pojazdów. Chce-

OGLĄDAJĄC TRAMWAJO- WĄ TELEWIZJĘ

7:00 rano. Jadę zaspana i
zamyślona tramwajem linii 51.
Wodzę wzrokiem po współtowa-
rzyszach mojej podróży, kiedy
nagle zauważam, że większość z
nich zwrócona jest – czy wręcz
zapatrzona – w wyświetlany na
monitorze film. Z ciekawości
sama odwracam głowę i widzę:
młody człowiek z telefonem.
Słuchawki na uszach. Nagle
sposstrzega uciekający tramwaj i
nie zważając na to, co dzieje się
wokół niego, rusza w pogoń. Za-
pewne zdążyłby, gdyby nie fakt,
że zostaje potrącony przez tram-
waj jadący z naprzeciwka.

W związku z coraz więk-
szą liczbą wypadków z udziałem
autobusów i tramwajów,
których to temat poruszaliśmy
na łamach „Przewoźnika” już
w poprzednim numerze, MPK
zorganizowało liczne akcje pod
hasłem „Wybierz bezpieczne
przejście”, mające na celu
uzmysłowienie ludziom zagro-
żenia.

Obok plakatów i dołą-
czonej do minionego nume-
ru „PK” mapki z wykazem
„Czarnych punktów”, MPK za
pośrednictwem monitorów za-
montowanych w tramwajach i
autobusach wyświetliło serię
filmów, propagujących bez-
pieczne przejście, a zarazem
w bardzo werystyczny sposób
ukazujących potencjalne zagro-
żenie i bezsensownie ryzykanc-
kie zachowania, z których
konsekwencji niekoniecznie



... oraz Straż Miejska

my także zwrócić
uwagę mieszkań-
ców miasta na
problem dewasta-
cji, który dotyka
krakowskiego
przewoźnika w
coraz większym
stopniu. W ubie-
głym roku po-
jazdy MPK SA
były dewastowa-
ne 32 razy. Przez
sześć miesięcy
2011 roku tych
przypadków już
mamy 58, a więc
prawie dwa razy
więcej. Podobnie
jest z dewasta-
cjami infrastruk-
tury przystanko-
wej. W tym roku
odnotowaliśmy
506 przypadków
zniszczenia ła-

wek, szyb, gablot z rozkładami i ko-
szy na śmieci. Coraz większym pro-
blem zaczyna być także kradzież w
pojazdach MPK SA. O ile w 2010
roku takich przypadków pasażero-
wie zgłosili 69, to w tym roku już
jest ich ok. 70.

Cztery z ośmiu prezento-
wanych filmów dotyczą wszystkich
wymienionych problemów. Chce-
my poprzez nie m.in. informować o
konsekwencjach, przede wszystkim
finansowych, jakie grożą za dewa-
stowanie pojazdów i infrastruk-
tury przystankowej. Jednocześnie
chcemy także pokazać, że osoby
takie nie mogą czuć się bezkarnie.
Wspólnie z Policją i Strażą Miejską
chcemy włożyć jeszcze więcej wy-
siłku w to, aby takie osoby ponosiły
konsekwencje swoich nieodpowie-
dzialnych zachowań. Bardzo poma-
ga w tym monitoring zamontowany
w coraz większej licznie pojazdów.
O tym, jak dużym problemem są dla
nas dewastacje świadczy kwota po-
nad 800 tys. zł, którą MPK SA wy-
dało w ubiegłym roku na naprawę
uszkodzonej infrastruktury przy-
stankowej.

Poprzez wyświetlanie fil-
mów w pojazdach MPK SA chcemy
także apelować do naszych pasażer-
ów o pomoc w walce z osobami
agresywnymi, wulgarnymi czy pi-
jącymi alkohol w tramwajach i au-
tobusach. Jeżeli to tylko możliwe
prosimy o zgłaszanie takich przy-
padków prowadzącym, którzy mają
możliwość wezwania na miejsce
patrolu Policji lub Straży Miejskiej.
Mamy nadzieję, że dzięki pomocy
naszych pasażerów oraz wysiłkom
Policji i Straży Miejskiej, komfort
i bezpieczeństwo podróży krakow-
skimi tramwajami i autobusami bę-
dzie coraz większe.

Marek Gancarczyk

zdajemy sobie sprawę.

Stop klatka. Buty rozrzu-
cone gdzieś po ulicy. Karetka
pogotowia. Hasło – „wybierz
bezpieczne przejście” oraz ko-
munikat, informujący pasażer-
ów o tym, że motorniczy nie
jest w stanie zatrzymać pojazdu
w miejscu, gdyż droga jego ha-
mowania może wynieść nawet
20 metrów.

Do tej pory miałam dosyć
nikłą wiarę w jakikolwiek sens
tego typu akcji, jednak widok
siedzących w bezruchu pasażer-
ów, niezależnie od wieku, któ-
rych rozmowy sprowadzały się
do komentowania obejrzanego
przed chwilą filmiku, sprawił,
że uwierzyłam w ich siłę prze-
kazu. O ile oczywiście zwracają
uwagę, są realistyczne, niesza-
blonowe, wyraziste.

Używam słowa „wyraziste” nie
w kontekście tego, że przygo-
towany przez MPK film po-
tencjalnie może zszokować
ludzi, ale dlatego, że w dużym
zbliżeniu po-
kazuje to, co
rzadko traktuje
się jako poten-
cjalne niebez-
pieczeństwo:
rozpraszające
uwagę telefo-
ny komórkowe,
muzyka w słu-
chawkach, roz-
mowy z przyja-
ciółmi.

Sama by-
łam zaskocz-
ona, gdy parę dni później, spoty-
kając przyjaciółkę, usłyszałam:
„Widziałas ten filmik z MPK, w
którym chłopak skaczący przez
barierkę i ignorujący przejście
dla pieszych, biegnąc do tram-
waju, zostaje złapany przez po-

licję? Dokładnie tego dnia, kie-
dy pierwszy raz zobaczyłam ten
film, policjanci dali parę man-
datów osobom, które jak gdyby
nigdy nic, przechodzili – oni
nawet nie biegli! – przez ulicę
przy przystanku Plac bohate-
rów getta. Teraz już zawsze idę
podziemnym przejściem, nawet
kosztem uciekającej trzynastki
(śmiech)”.

Dobrze, że tych osiem
filmików przygotowanych
przez MPK, nie tylko „straszy”,
ale i pokazuje jak się zachować
(przykład z dziewczyną, która
jako jedyna reaguje na grupkę
nastolatków pijących piwo z
tyłu autobusu), na co zwracać
uwagę oraz dlaczego zdecydo-
wanie nie oplaca się łamać prze-
pisów. Naszej uwadze umykają
nie tylko pędzące samochody
czy tramwaje, ale i policja cze-
kająca po drugiej stronie ulicy,
gotowa ukarać ryzykowne i
zagrożające nie tylko nam sa-
mym zachowania. Drastycznie

pokazane wy-
padki owszem,
ostrzegają, ale
każdy może
jeszcze pomy-
śleć „mnie to
przecież nie
spotka”. Na-
tomiasz zrezy-
gnowana mina
chłopaka i jego
błagalne spoj-
rzenie w stro-
nę nieugiętych
strażników

miejskich wypisujących man-
dat, zdecydowanie zachęcają do
tego, żebyśmy wszyscy nie ule-
gali bezmyślnie impulsom, ale
wybierali bezpieczne przejście.

Izabela Suder

***Do tej pory miałam do-
syć nikłą wiarę w jaki-
kolwiek sens tego typu
akcji, jednak widok sie-
dzących w bezruchu pa-
sażerów, niezależnie od
wieku, których rozmowy
sprowadzały się do ko-
mentowania obejrzane-
go przed chwilą filmiku,
sprawił, że uwierzyłam
w ich siłę przekazu.***

NOWA TARYFA BILETOWA W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



Od dnia 4 sierpnia 2011 r. w komunikacji miejskiej Krakowa i aglomeracji obowiązuje nowa taryfa biletowa.

Poza zapowiadaną od kilku miesięcy podwyżką cen biletów, Uchwała nr XXI/231/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych oraz przepisów taryfowych w komunikacji miejskiej realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, wprowadziła szereg zmian.

- Cena podstawowego biletu jednorazowego normalnego wynosi teraz 2,80 zł, a ulgowego 1,40 zł, przy czym zlikwidowano zróżnicowanie pomiędzy ulgą gminną a ustawową, co dla wielu osób, szczególnie przyjezdnych, było mylące.
- Wprowadzono tzw. bilet hybrydowy, czyli bilet jednorazowy bez ograniczenia czasowego przy jeździe tylko jedną linią lub ważny przez 30 minut, jeśli korzysta się z przesiadek.
- U prowadzących pojazdy można nabywać wyłącznie bilety czasowe godzinne w cenie 3,60 zł normalny lub 1,80 zł ulgowy, za odliczoną kwotę.
- Prawo do przejazdów ulgowych dla uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych i policealnych przysługuje do 24. roku życia (a nie jak dotąd do 26. roku).
- Opłaty dodatkowe za podróż bez biletu podniesiono do 150 zł, zaś w razie braku dokumentu poświadczającego uprawnienia do ulgi kara wynosi 100 zł.
- Opłata manipulacyjna, uiszczana w przypadku zwrotu pobranej należności za przewóz i opłaty dodatkowej lub anulowania wystawionego wezwania do zapłaty

wzrosła do 10,00 zł.

- Wprowadzono tzw. bilet aktywizujący dla bezrobotnych poszukujących pracy - miesięczny za 50 zł. Podstawą jego wydania jest decyzja Grodzkiego Urzędu Pracy orzekająca status bezrobotnego. Kontrolerowi trzeba przedstawić dodatkowo dwa dokumenty wydane przez GUP: decyzję i aktualne zaświadczenie potwierdzające, że jest się zarejestrowanym jako bezrobotny.
- Wprowadzono roczny socjalny bilet seniora za 120 zł - dla osób o najniższych dochodach, które ukończyły 60 lat i których dochód jest niższy od kryterium obowiązującego przy udzielaniu świadczeń z pomocy społecznej. Bilety roczne dla emerytów i rencistów po 40 i 94 zł zostały zlikwidowane.
- Zniesiono również uprawnienia do bezpłatnego korzystania z przejazdu komunikacją miejską na podstawie biletu wstępu do teatru, opery lub filharmonii.
- Kara za spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny wynosi obecnie 400,00 zł.

Z perspektywy kilku tygodni nasuwają się istotne uwagi w kwestiach organizacyjno – informacyjnych związanych z wprowadzaniem takich zmian. Pomimo wielu wcześniejszych komunikatów w mediach, do wielu pasażerów wiadomości na ten temat nie dotarły. Najwyraźniej też nie ma zwyczaju czytania informacji zamieszczanych w gablotach i pojazdach komunikacji miejskiej.

Warto zauważyć, że pomimo upływu prawie 5 lat od zmiany zasad organizacyjno- prawnych w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, nadal większość pasażerów nie przyjęło do wiadomości rozdziału funkcji organizatora komunikacji miejskiej od funkcji przewoźnika. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. jest jednym z przewoźników realizujących usługi przewozowe w komunikacji miejskiej oraz usługi wspomagające, w tym – dystrybucji i kontroli biletów, na podstawie umowy z Gminą Miejską Kraków. Za swoje usługi przewoźnik otrzymuje od Miasta wynagrodzenie określone w umowie. Wpływy z biletów zasilają kasę Miasta. Ceny biletów w komunikacji miejskiej ustala natomiast Rada Miasta Krakowa. MPK SA nie ma na to żadnego wpływu.

Maria Naprawska



BILETY DO KONTROLI PROSZĘ!

- **Z początkiem marca kontrolerzy biletów zyskali nowe uprawnienia.**

Najważniejsza zmiany dla pasażerów korzystających z transportu zbiorowego to art. 33a ust. 7 pkt 2, znowelizowanej ustawy Prawo przewozowe, który stanowi, że „w przypadku odmowy zapłaty należności za przejazd i opłaty dodatkowej za jazdę bez ważnego biletu oraz nieokazania kontrolerowi dokumentu tożsamości, kontrolerzy są uprawnieni do ujęcia podróżnego i niezwłocznego oddania go w ręce policji lub innych organów porządkowych”.

Do tej pory osoby kontrolujące nie miały prawa zatrzymywać pasażera, który nie chciał okazać biletu i dokumentów - np. poprzez chwycenie za rękę. W zdecydowanej większości przypadków, jeśli pasażer na gapę postanowił oddalić się z miejsca zdarzenia kontroler nie mógł zrobić absolutnie nic. Nie miał bowiem nawet

możliwości skorzystania z instytucji tzw. ujęcia obywatelskiego polegającego na tym, że w myśl art. 243 § 1 kodeksu postępowania karnego w zw. z art. 45 § 2 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia każdy ma prawo ująć osobę na gorącym uczynku wykroczenia lub w pościgu podjętym bezpośrednio po popełnieniu wykroczenia, jeżeli zachodzi obawa ukrycia się tej osoby lub nie można ustalić jej tożsamości. Problem w tym, że zgodnie z art. 121 Kodeksu wykroczeń za wykroczenie można było uznać dopiero przypadek, gdy ktoś podróżuje bez ważnego biletu trzeci raz w ciągu jednego roku (po uprzednim dwukrotnym ukaraniu karą pieniężną). Do rzadkości zaś należą sytuacje, gdy ktoś jest złapany na jeździe bez biletu trzykrotnie w ciągu jednego roku. Skoro więc jazda bez biletu co do zasady nie była wykroczeniem, ująć sprawcę mogła jedynie policja. Były Rzecznik Praw Obywatelskich potwierdził zresztą jednoznacznie, iż kontroler w praktyce nie ma żadnych uprawnień wobec gapowicza, a przypadki zatrzymania pasażera przez kontrolerów mogły więc zostać potrakto-

wane jak bezprawne pozbawienie wolności.

Według byłego RPO nie można było zmusić gapowicza, by poczekał na patrol, gdyż każdego obywatela chroni konstytucja, która gwarantuje nietykalność cielesną. W efekcie z regulaminu przewoźnika, który wprowadzał zapis dający kontrolerom prawo do udaremnienia pasażerom bez biletu odmawiającym okazania dokumentów prób opuszczenia pojazdu, musiał zostać wykreślony kontrowersyjny paragraf.

Nowe obowiązujące przepisy miały wypełnić lukę w prawie. Jednak znowelizowana ustawa Prawo przewozowe zawiera kilka nieprecyzyjnych sformułowań np. pojęcie „ujęcia pasażera”. Jest to sformułowanie, które nasuwa szereg wątpliwości. Wzbudziło nawet obawy, iż kontrolerzy powołując się na nie będą nadużywać władzy i przemocy wobec pasażerów ma gapę.

Zmiany okazały się na tyle kontrowersyjne, że Helsińska Fundacja Praw Człowieka w dniu 04.03.2011 r. wystąpiła do Ministra Infrastruktury z poważnymi zarzutami wobec obecnej regulacji, wskazując m.in. na nieokreśloność terminu „ujęcie” i stwierdzając, że do tej pory ujęcie było możliwe jedynie w sprawach przestępstw czyli cięższych gatunkowo. W opinii Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka posłużenie się przez ustawodawcę jedynie ogólnym, nieprecyzyjnym terminem „ujęcie” bez dookreślenia tego zwrotu, jak również bez bardziej szczegółowego sprecyzowania uprawnień kontrolerów, nasuwa uzasadnione wątpliwości z punktu widzenia zabezpieczenia wolności obywatelskich. Bardziej precyzyjne ustawowe zdefiniowanie uprawnień kontrolerów pozwalałoby w jasny sposób odczytać zakres ich uprawnień, praw i ograniczeń. Ogólny charakter zwrotu, którym posłużył się ustawodawca, może prowadzić zdaniem Fundacji do nadużycia władzy przez kontrolerów i zbędnego, a także nieuzasadnionego posługiwania się środkami przymusu bezpośredniego.

W praktyce stosowanie nowych przepisów polega na zatrzymaniu „gapowicza” w pojeździe aż do przyjazdu policji bądź udaniu się z nim na przystanek, gdzie będzie czekał policyjny patrol. Nie ma mowy o użyciu siły wobec osób, które nie będą chciały dostosować się do zaleceń kontrolera. Jedyną taką ewentualnością jest obrona własna. Kontrolerzy szkoleni są też przez specjalistyczne firmy, gdzie uczą się, co mogą robić, a czego im nie wolno.

Natomiast regularnie odnotowywane są przypadki napaści na kontrolerów ze strony agresywnych pasażerów. Dochodzi m.in. do pobić, grożenia bronią i niebezpiecznymi przedmiotami, a nawet zranień nożem. Przykładowe zajścia z udziałem kontrolerów w Krakowie z ostatnich miesięcy: pasażerka bez biletu, nie posiadająca dokumentów, ani pieniędzy na karę, próbując zbiec popycha kontrolera, który uderza ręką o poręcz i

wybijają sobie palec. Kontrolerka, która poprosiła o okazanie dokumentów na skutek odepchnięcia ma złamany palec. W autobusie pasażerka próbująca wyskoczyć z autobusu, której noga utknęła pomiędzy krawężnikiem i autobusem kontroler podaje ramię, żeby nie upadła głową na chodnik. Efekt niesionej pomocy to otarte ręce i siniaki na nogach sprawdzającego bilety. I najbardziej wstrząsający incydent podczas kontroli biletów w jednym z krakowskich autobusów> pogryzienie kontrolera chcącego wypisać mandat przez obcokrajowca zarażonego wirusem HIV.

Tymczasem w sądzie toczy się już kilka spraw przeciwko osobom, które odmówiły okazania kontrolerom dokumentów lub próbowały uciec z miejsca zdarzenia. Za te wykroczenia policja może ukarać mandatem do 500 zł, a sąd grzywną w wysokości nawet do 5 tys. zł. Nadal należy też zapłacić karę 150 zł za jazdę bez ważnego biletu.

Jednak przede wszystkim należy mieć nadzieję, że wprowadzone zmiany w przepisach wpłyną na świadomość pasażerów, tym samym przełożą się na wzrost poszanowania pracy kontrolerów i ułatwią wykonywanie obowiązków służbowych osobom odpowiadającym za kontrolę biletów.

Katarzyna Sadowska

Z RAPORTU KONTROLERA

W dniu 30 sierpnia br. około godziny 19 w trakcie kontroli w tramwaju linii nr 15 pasażer podróżujący bez ważnego biletu odmówił okazania dokumentu, a po zatrzymaniu się tramwaju na przystanku uderzył kontrolera w twarz i wypchnął z pojazdu wprost na barierki ochronne na przystanku. Między pasażerem, a kontrolerem doszło do szamotaniny, podczas której pasażer agresywnie atakował kontrolera m.in. ugryzł go w rękę. Następnie uciekł w kierunku osiedla, pozostawiając kontrolerowi swoją koszulkę w ręce. Po chwili jednak wrócił na przystanek, a kiedy zauważył oczekującego na tramwaj kontrolera podniósł kamień i rzucił w jego kierunku. Pod wiatą przystanku przebywały również inne osoby, w tym kobieta z dzieckiem, które przed lecącymi kamieniami kontroler zasłonił własnym ciałem. Ostatecznie kontrolerowi po krótkim pościgu udało się obezwładnić napastnika. Został on zabrany przez policję, którą wezwiała będąca świadkiem zajścia kontrolerka, a napadnięty kontroler z krwawiącą raną głowy trafił do szpitala.

Katarzyna Sadowska

UMOWY Z GMINĄ ZAWARTE NA NOWO

- **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie nadal będzie zajmować się dystrybucją biletów, ich kontrolą, a także utrzymaniem przystanków.**

21 lipca 2006 r. zostały zawarte pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie a Gminą Miejską Kraków - Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu umowy na:

1. Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie w zakresie przewozów tramwajowych,

2. Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie w zakresie przewozów autobusowych,

3. Świadczenie usług komunikacji miejskiej w Krakowie w zakresie usług wspomagających, w ramach której Spółka realizowała zadania w zakresie:

a) Zamawiania i organizacji dystrybucji biletów jednorazowych i okresowych z zastrzeżeniem, że wzory biletów wprowadzanych do obiegu podlegają pisemnemu uzgodnieniu stron umowy,

b) Kontroli biletów i innych działań zmierzających do ochrony przychodów z tytułu sprzedaży biletów, jeśli Miasto przekaze to zadanie Spółce, oraz windykacji należnych opłat.

Ww. umowy zostały zawarte:

umowa wyszczególniona w pkt. 1 – na okres 14 lat, wyszczególniona w pkt. 2 – na okres 8 lat, wyszczególniona w pkt. 3 – na okres 5 lat.

W lipcu 2011 r. minął właśnie 5 letni okres obowiązywania umowy na usługi wspomagające.

Obecnie zostanie zmieniona nieco formuła ww. umowy, gdyż w zakresie dystrybucji i kontroli biletów będą to dwie, odrębne umowy.

Zgodnie z zarządzeniem nr 1524/2011 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 13 lipca 2011 r. w sprawie powierzenia wykonania zadania: prowadzenie dystrybucji biletów uprawniających do korzystania z usług przewozowych świadczonych w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie Miejskiemu Przedsiębiorstwu

Komunikacyjnemu S.A. w Krakowie, podjęto działania mające na celu ustalenie zapisów umownych określających szczegółowe warunki wykonania powierzonego zadania. W chwili obecnej finalizowane są prace zmierzające do podpisania tej umowy.

Natomiast umowa na wykonanie zadania dokonywanie kontroli dokumentów przewozu osób korzystających z usług organizowanych w ramach systemu komunikacji miejskiej w Krakowie oraz prowadzenie windykacji i egzekucji należności powstałych z tytułu wystawienia wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej i należności przewozowej została już pomiędzy Gminą



Miejską Kraków –ZIKiT-em a MPK S.A. zawarta w dniu 25 sierpnia 2011 r. Umowa będzie obowiązywać od 1.08.2011 r. do 31.07.2014 r. Zakres prowadzonych prac, sposób ich realizacji, a także wymagania określone przez zamawiającego znacznie różnią się od tych zapisanych w poprzedniej umowie.

Poza ww. umowami, Gmina zdecydowała się powierzyć MPK S.A. zadania w zakresie utrzymania przystanków, które zgodnie z Ustawą z dnia 16.12.2010 o publicznym transporcie zbiorowym, leżącą w jej gestii. W związku z tym została zawarta umowa na wykonywanie przez MPK S.A. czynności związanych z utrzymaniem przystanków komunikacyjnych i dworców na rzecz Gminy Miejskiej Kraków. Umowa obowiązywać będzie od 29 sierpnia 2011 r. do 2015 r.

Anna Robak



NA KAPELANCE NIŻSZE PERONY

Latem tego roku, po 5 latach od ostatniego remontu, została wykonana przebudowa peronów w ciągu ulic Monte Cassino, Kapelanka i Brożka.

Wszystkie perony zostały wykonane w jednakowej wysokości – takiej samej jak na innych ciągach dla szybkiego tramwaju (w tunelu, na Mały Płaszów). Część z nich musiała zostać obniżona, bo poprzednia wysokość nie pozwalała na przejazd tramwajów niskopodłogowych, a część została podniesiona.

Remont ten został wykonany przy okazji przebudowy skrzyżowania Kapelanka - Brożka – Monte Cassino. Dla potrzeb włączenia nowobudowanego torowiska do Kampusu UJ konieczne było wyłączenie ruchu tramwajowego na tym ciągu i korzystając z okazji

zostały przebudowane perony tak aby nie utrudniać życia mieszkańcom dwukrotnie.

Wraz z wprowadzeniem powakacyjnych rozkładów jazdy tj. od 27 sierpnia został przywrócony ruch tramwajowy na Kapelance i od razu pojawiły się na tej trasie nowoczesne Bombardieri. Stało się tak dlatego, że jednocześnie został zamknięty na miesiąc most Piłsudskiego i linia nr 8 została skierowana na trasę objazdową właśnie przez Kapelankę.

Adrian Obuchowicz

SZYNY NA LIMANOWSKIEGO

Po raz kolejny w tym roku mieszkańcy Kurdwanowa i Biezanowa przeżywali ciężkie chwile jadąc codziennie do i z pracy do swoich domów. W dniach 8-20 sierpnia znowu został wyłączony ruch tramwajowy na ul. Limanowskiego. Powód – niezmiennie ten sam – czyli wybrzuszące się szyny uniemożliwiające przejazd tramwajów.

Już w maju przez kilka dni była przeprowadzana doraźna naprawa, która miała zapobiec tym sytuacjom. Jednak już pierwszego dnia po naprawie okazało się, że przeprowadzone prace nie odniosły skutku.

W związku z tym zarządca infrastruktury musiał przygotować i przeprowadzić kolejną – skuteczniejszą naprawę. Tym razem trwała ona znacznie dłużej, ale jak na razie jest skuteczna. Mimo wielu bardzo upalnych dni szyny ani drgnęły, a co za tym idzie komunikacja pomiędzy dwoma ogromnymi osiedlami i centrum miasta nie została zakłócona.

Teraz dni są już coraz krótsze i chłodniejsze więc prawdopodobieństwo utrudnień jest coraz mniejsze.



Adrian Obuchowicz

NOWY DWORZEC – POWSTAŃCÓW WIELKOPOLSKICH



W lipcu br. został oddany do użytku nowy terminal autobusowy zlokalizowany w rejonie skrzyżowania ul. Wielickiej i Powstańców Wielkopolskich. Do tej nowej końcówki zostały skierowane linie 127 z Płaszów Szkoła, 158 z Podwierzbia i 163 z Kombinatoru.

Póki co kończą tam linie komunikacji miejskiej i próżno szukać tam przewoźników prywatnych...

Adrian Obuchowicz

TRAMWAJEM PRZEZ HISTORIĘ KRAKOWA



Kościół w Mistrzejowicach

- W ostatnim numerze „Przewoźnika Krakowskiego”, w cyklu artykułów „tramwajem przez historię Krakowa”, odbyliśmy długą podróż linią nr 4.
- Obecnie czeka nas równie interesujący, ale nieco krótszy „spacer”. Po ulicach i alejach Nowej Huty będą wiozły nas tramwaje linii – „szesnaście” oraz „dwadzieścia jeden”.

Zapraszamy na pętlę Mistrzejowice gdzie czeka już na nas „szesnastka”. Zanim jednak do niej wsiądziemy, warto spojrzeć na widoczny w oddali śliczny akacjowy las, w którym ukryte są fragmenty fortów. Obwarowania te stanowiły w latach 1866-1914 część austriackiego planu związanego z tworzeniem tzw. „twierdzy Kraków”. Tuż obok pętli znajduje się pamiątkowy obiekt, zwany „Zieloną Budką”. To przy nim, zanim wybudowano kościół, modlili się mieszkańcy Mistrze-

jowic. Z walką o powstanie świątyni, związany był człowiek niezwykle dobroci – ks. Józef Kurzeja. Koronnym zwieńczeniem jego zwycięstwa i zwycięstwa



Szpital Rydygiera

mieszkańców jest powstały kościół i proces beatyfikacyjny kapłana. Dziś na tle bloków mieszkalnych wyraźnie rysuje się sylwetka świątyni pod wezwaniem Św. Maksymiliana Marii Kolbego. Warto wiedzieć, że w 1976 roku parafię erygował ówczesny kardynał – Karol Wojtyła, który siedem lat później powrócił tu jako papież Jan Paweł II, by dokonać konsekracji kościoła. Mistrzejowicka świątynia należy do jednych z najciekawszych, współczesnych rozwiązań architektury sakralnej. W jej wnętrzu dominuje rzeźba ukrzyżowanego Chrystusa – autorstwa Kazimierza Zemły. Artysta wykonał w niej ponadto Stacje Drogi Krzyżowej, figury: Matki Bożej, patrona parafii ks. Maksymiliana Marii Kolbego i Św. Jana Chrzciciela. W osiem lat po konsekracji przed świątynią odsłonięto pomnik papieża

Kino Świt



Tu trasa „szesnastki” spotyka się z trasą linii „dwadzieścia jeden”, która rozpoczyna swój bieg na pętli Os.Piastów i kontynuuje go razem z „szesnastką” do przystanku Kombinat. Za w/w rondem skręcamy w prawo, w ulicę im. Stanisława Mikołajczyka – wybitnego działacza PSL, premiera polskiego rządu na uchodźstwie w latach 1943-1944. Z okien tramwaju, po lewej stronie, widoczny jest gmach największego, małopolskiego szpitala, noszącego imię Ludwika Rydygiera. Ten trzynastopiętrowy obiekt otwarto 1 sierpnia 1986 roku. Dziś po 25 latach działalności, nadal jest jedną z najnowocześniejszych tego typu placówek i posiada aż 21 oddziałów opieki medycznej.

Po wymianie pasażerów na przystanku „Bień-



Dom Handlowy Wanda

Polaka, ufundowany przez Macedończyków – R.Gustorova oraz T.Kecmana.

Powoli żegnamy pętlę Mistrzejowice, wsiadamy do tramwaju i ruszamy w drogę. „Wiedeńczyk” jedzie teraz ulicą ks. Kazimierza Jancarza. Duchowny ten był ściśle związany z lokalną społecznością. Przez jedenaście lat bowiem, był wikariuszem w parafii Św. Maksymiliana Marii Kolbego, piastował funkcję kapelana nowohuckiej „Solidarności”, był założycielem Konfraternii Robotniczej i Akademickiej, niosącej pomoc najbardziej potrzebującym. Zorganizował również Duszpasterstwo Ludzi Pracy.

Po chwili dojeżdżamy do ronda Piastowskiego.



Rondo Kocmyrzowskie

czyce”, tramwaj mknie w dół ulicą im. Władysława Broniewskiego – znanego poety, tłumacza. Po jednej stronie torowiska usytuowane są osiedla Jagiellońskie i Kazimierzowskie, zaś po drugiej stronie znajduje się Dom Handlowy „Wanda”. Powstał on w latach osiemdziesiątych i do dziś, tak jak niemal trzydzieści lat temu,



Plac Centralny

można tu kupić prawie wszystko. W tym miejscu ilość pasażerów staje się coraz większa. Tramwaj jest już dość szczelnie wypełniony – tak zwykle bywa w godzinach przedpołudniowych. Podążamy teraz aleją im. gen. Władysława Andersa – naczelnego wodza Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, który w okresie PRL-u został pozbawiony polskiego obywatelstwa. Po prawej stronie naszej trasy widzimy niemal kultowy bazar Nowej Huty – Tomex. Ciekawostką jest to, iż mimo bliskości DH Wandy oraz Carrefoura, spora część mieszkańców Nowej Huty lubi robić zakupy właśnie w tym miejscu.

Chwila i przejeżdżamy przez przebudowane kilka lat temu Rondo Kocmyrzowskie. Po lewej stronie na osiedlu Teatralnym widzimy centrum handlowe - „Świt”. Ten monumentalny budynek, mimo obecnie pełnionej funkcji, mieszkańcom dzielnicy nierozzerwalnie kojarzy się z kinem, które działało tu od 1953 roku. Wyświetlano w nim filmy przez czterdzieści dziewięć lat, aż do 2002 roku. Być może władze w przyszłości zdecydują o zmianie jego przeznaczenia, co mogłoby podnieść walory turystyczne dzielnicy. Po krótkim postoju na przystanku Os.Zgody, mijamy budynek Urzędu Dzielnicowego - Nowa Huta oraz pętlę autobusową Aleja Przyjaźni i dojeżdżamy do Placu Centralnego. Wokół nas monu-



Kopiec Wandy

mentalne, socrealistyczne budynki nawiązujące do form gotyckich i renesansowych. W roku 1991 usunięto stąd pomnik Lenina. Do końca nie wykorzystano jednak możliwości estetycznego wykończenia tego miejsca, mającego skądinąd swój charakter i atmosferę. Nieco inny styl ma zabudowa widoczna po prawej stronie trasy. Składają się na nią budynki osiedla „Centrum E” i Nowohuckiego Centrum Kultury. Nowoczesną formę ma postawiony między nimi pomnik „Solidarności”. Na przystanku Plac Centralny wysiada spora ilość ludzi, ale nie oznacza to, że w „szesnastce” robi się luźno. Wiele pasażerów kontynuuje podróż aleją Solidarności w kierunku kombina-



Kopiec Wandy

**Fort Mogiła**

tu metalurgicznego. Ten industrialny moloch, od czasów swojego powstania do dziś, jest swoistym centrum dzielnicy. Jego budynki administracyjne posiadają oryginalne wykończenie i również monumentalny charakter. W tym miejscu kończy się nasza podróż linią 16, która pojedzie teraz w stronę Walcowni. My przesiadamy się na tramwaj linii 21, którym udamy się w kierunku Pleszowa.

Po kilku minutach oczekiwania, jesteśmy już na pokładzie „wiedeńca” i wjeżdżamy w szpaler zieleni. Trasa do Pleszowa ma bowiem specyficzny klimat, którego nie da się porównać z żadnym innym torowiskiem w Krakowie. Już na początku drogi po Ujastku Mogilskim tramwaj mimo dość wolnej jazdy „buja się” raz w prawo, raz w lewo. Po prawej stronie mijamy hotel JB i zbliżamy się do jednego z najcenniejszych zabytków Krakowa – „Kopca Wandy”. Pochodzi on z przełomu VII i VIII wieku i ma już ponad 1300 lat. Według legendy jest on mogiłą księżniczki Wandy, która odrzuciła oświadczyzny niemieckiego księcia. Nie chcąc narażać swojego ludu na najazd niemiecki, rzuciła się do rzeki. W hołdzie i wdzięczności poddani usypali jej ten kopiec. Dawniej szczyt jego wieńczył krzyż. W 1890 roku postawiono tu pomnik – dzieło Jana Matejki. Przedstawia on szykującego się do lotu orła, pod którym na cokole skrzyżowane zostały miecz i kądziel oraz napis „Wanda”.

Nasz tramwaj przejeżdża teraz nad pętlą tramwajową i dojeżdża do przystanku „Fort Mogiła”. Tuż obok,

po lewej stronie znajduje się warowny obiekt powstały w latach 1895-1896. Niestety z olbrzymiej budowli zostały już dziś tylko fragmenty. Zainteresowani mogą

**Kapliczka - Koksochemia**



Cmentarz Pleszów

sobie wyobrazić jego konstrukcję poprzez widoczne zarysy: stanowisk piechoty, fosę, koszary, czy też główny schron. Szkoda, że wciąż nie może doczekać się on konserwacji, bo razem z sąsiadującym kopcem Wandy obiekt ten mógłby stanowić nielada atrakcję turystyczną.

Nasz tramwaj mija przystanki „Jeżynowa” oraz



Cmentarz Pleszów

„Bramę nr 5” i wciąż „buja się” po igołomskim torowisku. Nieprzypadkowo, pasjonaci komunikacji uważali zawsze ten odcinek za jeden z najlepszych do robienia zdjęć. Niestety dziś pozostaje już tylko namiastka „dobrych” czasów. Trwa bowiem wycinka drzew związana z przygotowaniami do budowy drogi S7 i zapewne w najbliższej przyszłości, tereny te ulegną znacznemu przeobrażeniu.

Snując te rozważania zbliżamy się do skrzyżowania ulic Igołomskiej i Nadbrzezie. Właśnie w tym miejscu znajduje się słynny „Meksyk”. Tą nieco nietypową, kontrowersyjną nazwę, przyjęto dla osiedla baraków, przeznaczonych dla robotników budujących w latach pięćdziesiątych kombinat metalurgiczny. Nieco dalej zlokalizowany jest przystanek „Koksochemia”. Tu znajdowała się pierwsza pętla tramwajowa, zanim ukończona została ta właściwa - w Pleszowie. Po obu stronach przystanku znajdują się ciekawe obiekty. Po prawej jedna z wielu XIX wiecznych „nowohuckich” kapliczek, zaś po lewej, na terenie kombinatu, ogromna suwnica i zakład koksochemiczny.

Po kilku minutach nasza „dwudziestka jedynka” wjeżdża na pętlę. Dzisiejszy Pleszów kojarzy się głównie z kombinatem metalurgicznym. Warto zaś wiedzieć, że jego początki związane są z XIV wiekiem. Wtedy to król Władysław Jagiełło nadał przywilej lokacyjny tej wsi. Z roku 1326 pochodzi pierwsza wzmianka o tutejszym kościele. Obecna budowla znajdująca się przy ul. Nadbrzezie, pochodzi z początku XIX wieku i została wzniesiona w stylu klasycystycznym. Niedaleko pętli autobusowo-tramwajowej znajduje się też stary cmentarz parafialny. Pierwsze tramwaje do Pleszowa dotarły w roku 1965. Właściwie od początku kursowała tędy „piętnastka”, a później przybyły tu linie nr 20 i nr 26. Dziś swoją końcówkę mają tu tylko dwie linie – 15 i 21. Pasażerowie opuszczają tramwaj i udają się do stojących nieco dalej autobusów.

Swój bieg rozpoczyna tu bowiem kilka linii autobusowych, które rozwożą mieszkańców do pobliskich osiedli, a także dalej poza granice administracyjne Krakowa. Można stąd też rozpocząć wycieczkę do Niepołomic, by nacieszyć oczy wspaniałą puszcza i zwiedzić malownicze miasteczko.

W Pleszowie zakończyliśmy wycieczkę po Nowej Hucie. Dziękujemy za wspólną podróż. Do zobaczenia w następnym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”, w którym przemierzmy wspólnie trasy linii 3 i 22.

Jan Adamski



ZABYTKOWE WAGONY ATRAKCJĄ WAKACJI

- **Za nami kolejny już, dziewiąty sezon Krakowskiej Linii Muzealnej.**
- **Każdy przyjezdny i każdy mieszkaniec Krakowa w każdą niedzielę i święto dwóch wakacyjnych miesięcy mógł przejechać się zabytkowym tramwajem.**

Trasa specjalnej linii nr 0, na której kursowały zabytkowe pojazdy prowadziła przez najbardziej atrakcyjne części miasta. Początek trasy znajdował się pod zabytkową zajezdnią i Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ulicy świętego Wawrzyńca.

Trasa linii przebiegała obok najciekawszych zakątków miasta, za-

bytkowy tramwaj przejeżdżał przez przepiękny Kazimierz, obok Wawelu, nieopodal Rynku Głównego, pod samym oknem papieskim przy ul. Franciszkańskiej jak również przy błoniach i Parku Jordana - jednym ulubionych miejsc weekendowego odpoczynku krakowian. Na linię 0 wyjeżdżały przeróżne wagony, jedne młodsze, drugie starsze. Najstarszym wagonem obsługującym tegoroczną linię muzealną był wagon Linke Hoffman z 1925 roku, najmłodszym zaś był tramwaj 102N z 1969 roku wyprodukowany przez chorzowski Konstal. Oprócz tych dwóch wagonów można było przejechać się również wagonami SN2 z 1938 roku i Konstalem N z 1949 roku zarówno z przyczepami jak i bez. Każdy podróżny mógł zaczerpnąć informacji o wagonie u konduktora, który również rozdawał i kasował pamiątkowe bilety. Po skończonym kursie każdy mógł stanąć przy nastawniku i poczuć się jak motorniczy. Największą radość sprawiało to rzecz jasna dzieciom, które z niedowierzaniem podziwiały jakimi przyrządami motorniczy prowadził tramwaj.

Starsi natomiast przypominali sobie jak podróżowali do pracy czy do szkoły. Dodatkowo w sobotę 30 lipca na cztery poranne kursy linii 109 wyjechał Jelcz 272 MEX z 1971 roku potocznie zwany „Ogórkiem”. W poniedziałek 15.08 do „Ogórka” kursującego tym razem na linii 158 dołączył San H01B z 1959 roku, który w tym dniu kursował na linii 127. Po raz trzeci i ostatni w sezonie zabytkowy Jelcz wyjechał w niedzielę 28 sierpnia w związku z finałem Krakowskiej Linii Muzealnej. W ostatnią niedzielę wakacji obsługiwał linie 111 i 221. Autobusy cieszyły się bardzo dużą frekwencją pasażerów, podobnie jak linia 0.

Krystian Suder





LIGA MPK JUŻ GRA !

- **Piątek – 2 września 2011 roku, na ten dzień bardzo długo czekali sympatycy piłki nożnej w MPK.**
- **Po wielu latach przerwy wznowiła rozgrywki liga piłki nożnej w naszym przedsiębiorstwie.**

O tym, że jest duże zainteresowanie rozgrywkami piłkarskimi można było się przekonać śledząc losy odbywającego się wiosną każdego roku – począwszy od 2008 – turnieju im. Piotra Pruchnickiego. Turniej ten organizowany przez motorniczych Zajezdni Tramwajowej Podgórze w tym roku miał rekordową ilość drużyn chcących wziąć udział w rozgrywkach. I właśnie ta frekwencja była inspiracją do stworzenia czegoś większego, czegoś co już było, a teraz tylko się o tym mówiło „zróbmy ligę MPK”. Tym razem nie skończyło się na mówieniu, słowa przeszły w czyn – spotkało się kilku zapaleńców. Odzew na propozycję powstania ligi MPK był bardzo duży. Inicjatywa poparta została przez kierowników zajezdni, a nad całymi rozgrywkami patronat objął Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK. W trakcie spotkań ustalono, że liga będzie liczyć osiem ze-

spółów tj. zajezdnie autobusowe z Bieńczyc, Płaszowa i Woli Duchackiej, zajezdnie tramwajowe z Nowej Huty i Podgórze oraz Stacja Obsługi i Remontów, Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka i wykonująca dla MPK usługi firma kontrolerska. Przygotowany został regulamin rozgrywek rozpisany terminarz i można było oczekiwać na rozpoczęcie rozgrywek. Inaugurację mamy już za sobą pierwsze mecze w opinii obserwatorów wygrali powszechnie uznawani za faworytów kierowcy z Woli Duchackiej i Płaszowa. Zaskoczeniem była wysoka wygrana Kontrolerów z SOA Wola Duchacka, a mecz Stacji Obsługi TR z Podgórzem pokazał, że faworyci nie będą mieli łatwego zadania.

Wyniki I kolejki

Wola Duchacka	7-1	Bieńczyce
Płaszów	7-2	Nowa Huta
Podgórze	1-3	TR
Kontrolerzy	10-3	SOA Wola Duchacka



Rozgrywki rozpoczęła rywalizacja motorniczych z Podgórze z pracownikami Stacji Obsługi i Remontów

Pierwszą kolejkę mamy już za sobą mecze cieszyły się dużym zainteresowaniem, a mamy nadzieję, że z każdą kolejką frekwencja na trybunach będzie coraz większa. Emocje w każdym meczu są bardzo duże zaangażowanie zawodników bez względu na wynik większe niż w Ekstraklasie. W tym roku rozegranych zostanie 7 kolejek – każdy zagra z każdym – a jeżeli wszystko przebiegnie sprawnie to wiosną rozegrane zostaną mecze rewanżowe, które wyłonią mistrza MPK.

Wiosenny turniej piłkarski im. P. Pruchnickiego nie jest już jedyną okazją do spotkania się na boisku miłośników futbolu. Teraz powstała też liga MPK i nikomu kto chce pobiegać za piłką okazji do tego nie powinno zabraknąć. Cieszyć może fakt, że zadbała o to załoga naszego przedsiębiorstwa nie oglądając się na „podanie na tacy” możliwości takiego spędzania czasu wolnego. Wysiłek fizyczny, ruch na świeżym powietrzu, spotkania poza pracą, adrenalina związana z meczem to z całą pewnością bardzo pomaga odreagować po trudach codziennej pracy. Oby rozpoczęta liga MPK przynosiła także właściwe efekty zarówno dla zawodników jak też kibiców i wszystkich sympatyków aktywnego wypoczynku.

Janusz Więckowski



Honorowy patronat nad Ligą objął wiceprezes MPK

MPK PRZYJAZNE CUDZOZIEMCOM



- **Zagraniczni turyści przyjeżdżający do Krakowa nie mają problemów z poruszaniem się komunikacją miejską oraz z dostępem do informacji dotyczącej transportu zbiorowego.**

To wnioski jakie można wyciągnąć z raportu przygotowanego przez stowarzyszenie Interkulturalni.pl. Raport podsumowuje przygotowanie krakowskich instytucji i urzędów do obsługi cudzoziemców. Wśród ocenianych było także MPK SA.

Jak wynika z raportu obcojęzyczni turyści bardzo dobrze oceniają przede wszystkim nową stronę krakowskiego przewoźnika. Można bowiem na niej znaleźć wszystkie najważniejsze informacje przetłumaczone na język angielski i niemiecki. Obcokrajowcy docenili m.in. możliwości uzyskania informacji o taryfie biletowej.

Raport weryfikował przygotowanie MPK SA do obsługi zagranicznych turystów w kilku aspektach. Oprócz strony internetowej, oceniał także to, czy ktoś nie znający języka polskiego może łatwo kupić w Krakowie bilet. Okazało się, że cudzoziemcom nie sprawia to żadnego kłopotu. Dzięki automatom Krakowskiej Karty Miejskiej zdobycie biletu jest bowiem dla nich dziecinnie proste. Raport chwali MPK SA za przejrzyste menu i pięć wersji językowych zainstalowanych w urządzeniach. Autorzy raportu zwracają także uwagę na to, że w automatach KKM można nie tylko kupić bilet, ale także zapoznać się z planami komunikacji tramwajowej i autobusowej oraz z aktualną informacją o wydarzeniach kulturalnych w Krakowie.

Automaty KKM nie po raz pierwszy są bardzo pozytywnie oceniane przez zagranicznych turystów. Ich zalety potwierdziła także akcja „Gazety Wyborczej” pod nazwą „Misja 21”, której celem było sprawdzenie poziomu przygotowań Polski do organizacji piłkarskich mistrzostw Europy. W ocenie Marka Silbersteina, mieszkającego w Anglii, zakup biletu w Krakowie jest bardzo łatwy i komfortowy, właśnie dzięki automatom KKM.

Raport sprawdzał także poziom obsługi cudzoziemców w Punktach Sprzedaży Biletów Okresowych. Wnioski z raportu są tu także pozytywne, chociaż twórcy opracowania zwracają uwagę na konieczność skierowania do pracy w tych punktach większej liczby osób znających język angielski.

W raporcie podkreślono także konieczność przygotowania planów komunikacyjnych w kilku wersjach językowych, które mogłyby być rozdawane we wszystkich Punktach Sprzedaży Biletów Okresowych. MPK SA jeszcze przed publikacją raportu zaczęło takie plany przygotowywać. Pod koniec września do wszystkich Punktów Sprzedaży Biletów Okresowych trafiły specjalnie przygotowane plany komunikacji miejskiej, które posiadają informacje w trzech językach (polskim, angielskim i niemieckim). Znalazł się tam także aktualny cennik biletów z podstawowymi informacjami także w trzech językach. Warto podkreślić, że specjalnie dla turystów został przygotowany plan komunikacji tramwajowej i autobusowej naniesiony na mapę centrum Krakowa.

Marek Gancarczyk

MIEJSCE DLA CZYTELNIKA

Być może część użytkowników tramwajów zdążyła już zauważyć bardzo niecodzienne naklejki, wzorowane na tych, które sygnalizują miejsce dla osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności lub dla opiekuna z dzieckiem. Zamiast znanych powszechnie symboli widnieje na nich jednak znak książki (patrz załączone zdjęcie).

W związku z tym, że rok 2011 jest poświęcony obchodom Roku Czesława Miłosza pod hasłem „Miłosz Wyzwolony”, Krakowskie Biuro Festiwalowe za pośrednictwem MPK postanowiło w niekonwencjonalny sposób uczcić pamięć polskiego noblisty oraz przybliżyć jego poezję szerszej grupie społecznej.

Na czterech krakowskich tramwajach zostały umieszczone fragmenty różnych tekstów Czesława Miłosza, aby dla pasażerów jasnym stało się przesłanie akcji.

Inicjatywa, oprócz rozpowszechnienia i podtrzymania pamięci o zmarłym w 2004 roku nobliście, ma na celu pomoc w walce Krakowa o tytuł Miasta Literatury UNESCO. Temu samemu służą literackie festiwale poezji śpiewanej czy też targi Książki.

Idea „Miejsca dla czytelnika” i jej realizacja budzą jednak wiele kontrowersji. Wystarczyło zapytać kilku osób w różnym wieku, by usłyszeć zupełnie różne od siebie – czasem wręcz skrajnie różne – opinie.

Kasia, l. 20, studentka psychologii na Uniwersytecie Jagiellońskim mówi: „Uważam, że to bardzo fajny pomysł, promuje czytanie i pozwala ludziom oddać się lekturze bez >>obrywania z łokcia<< od innych pasażerów.”

Podobnie, z nie mniejszym entuzjazmem wypowiada się Natalia (l. 20), studentka Mechaniki i Budowy Maszyn na Akademii Górniczo-Hutniczej: „świetny pomysł! Uprzywilejowani są nie tylko starsi czy kobiety w ciąży, ale też czytelnicy. Uważam, że to naprawdę super, że osoby, które podróż lubią spędzać na lekturze, mogą wreszcie poczytać i usiąść z książką bez wyrzutów sumienia.”

Zgoła inne zdanie, bardzo ostro, wyraża pani

Jolanta, emerytka: „nie rozumiem, co to ma na celu. Obchody roku Miłosza ci, co chcą obejść, obejdą, pójdą na jakiś festiwal, kupią tomik poezji na targu. Polacy już teraz mają ubytki w kulturze osobistej, często robią wszystko byle tylko nie widzieć, że stoi nad nimi starsza osoba czy kobieta w ciąży. Słuchawki w uszach, wzrok ostentacyjnie wbity w okno. Wie pani co, ja sobie myślę, że takie miejsce dla czytelnika, które ubieracie w wyższą ideę, będzie tylko kolejnym pretekstem do tego, żeby upowszechnić „niezauważanie” osoby, która ledwo stoi na nogach i jeszcze pozbawić jej możliwości zwrócenia uwagi (z ironią) „czytelnikowi”, który pewnie odburk-

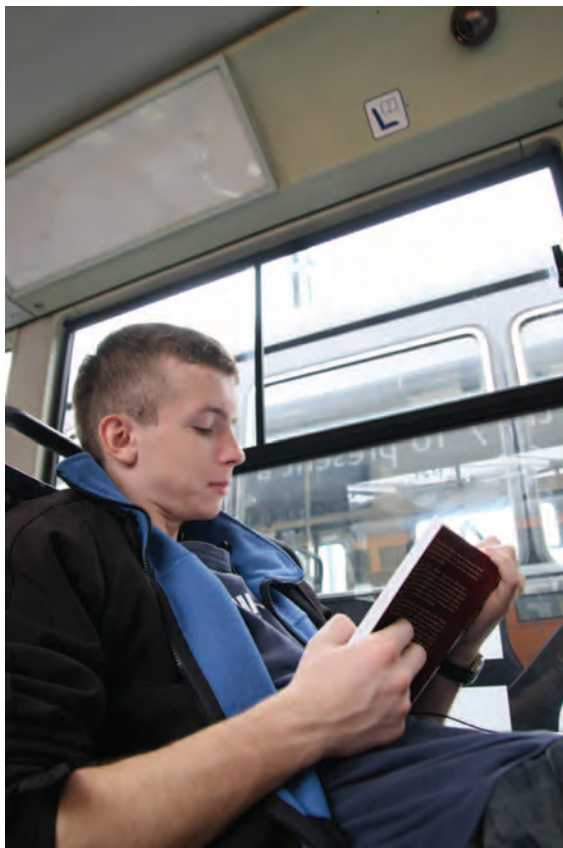
nie, że ma prawo tutaj siedzieć i czytać. A lwia część z nich wyciąga książki tylko po to, żeby było, że czyta, a tak naprawdę pół godziny gapi się na jedną i tę samą stronę.”

Pan Zbigniew (l. 40) z niechęcią przyznaje, że nie ma zdania i nie bardzo rozumie, czemu zaakcentowanie „Miejsca dla czytelnika” ma służyć. Zapytany, czy taka forma obchodów Roku Czesława Miłosza, jest dla niego trafionym pomysłem, odpowiada się bardziej przychylnie: „a, to ja nawet nie wiedziałem, że to o to chodzi! Pomysł na pewno oryginalny, ale myślę, że wzbudzi więcej kontrowersji niż się do czegośkolwiek przyda.”

Myślę, że można zaryzykować stwierdzenie, że te cztery opinie obrazują stosunek krakowskich użytkowników tramwajów do

Akcji w ogóle. Część pochwala niekonwencjonalność inicjatywy, część ostro krytykuje, reszta pozostaje bezstronna i neutralna. W świetle powyższego, Instytut Książki wykazał się dużym rozsądkiem oraz należytą ostrożnością, umieszczając naklejki symbolizujące „Miejsce dla czytelnika” jedynie w czterech tramwajach. Dzięki temu realizacja pomysłu nie jest nachalna, nie budzi otwartego sprzeciwu, a subtelnie akcentuje i przypomina, że rok 2011 poświęcony został Czesławowi Miłoszowi i że warto wracać do jego dzieł oraz inwestować w kulturę w Krakowie oraz całej Polsce.

Izabela Suder



KOMUNIKACJA MIEJSKA U NASZYCH POŁUDNIOWYCH SĄSIADÓW

- **Północno-wschodnia Słowacja to nie tylko góry i liczne zamki. To także bardzo ciekawe miasta i miasteczka.**
- **W nich, oprócz wspaniałych zabytków, warto zwrócić uwagę na komunikację miejską, która w tym regionie najczęściej reprezentowana jest poprzez autobusy i trolejbusy.**

Malowniczo poprowadzoną drogą, (choć niestety wymagającą remontu) za przejściem granicznym w miejscowości Konieczna, docieramy do najbliższego, uroczego słowackiego miasteczka. Bardejów, czy jak kto woli Bardiejów lub Bardiów leży zaledwie 20 kilometrów od polsko-słowackiej granicy. Miasto jest niewielkie, ale za to posiada swój klimat i atmosferę. O jego atrakcyjności decydują wspaniałe zabytki. Na szczególną uwagę zasługują: zachowane w znakomitym stanie mury miejskie pochodzące z XV wieku, rynek z późno-gotyckim ratuszem miejskim, pięknie odrestaurowane zabytkowe kamieniczki oraz kościół Św. Idziego. Ten ostatni zabytek jest unikatem światowym, posiada 11 ołtarzy gotyckich tryptykowych z okresu XV do XVII wieku. Początki kościoła sięgają XIII wieku. Około 1206 roku osiedlili się tu cyrstersi z polskiej Koprzywnicy i powołali klasztor poświę-

cony św. Idzemu. Do prawdziwych klejnotów artystycznych można zaliczyć w nim, najstarsze, bo pochodzące z lat 1390-1400 rzeźby znajdujące się w ołtarzu św. Anny, chrzcielnicę spiżową z XV wieku dekorowaną motywami biblijnymi oraz jeden z najpiękniejszych - Zespół Golgoty pod Łukiem Triumfalnym i Ołtarz Urodzenia Pana. I tu jeszcze jeden akcent polski – 23.02.2000 roku papież Jan Paweł II podniósł ten kościół do rangi Bazyliki Minor.

Ale Bardejów to nie tylko same zabytki. To również nowoczesna część miasta, w której warto zwrócić uwagę na lokalną komunikację miejską. W Bardejowie jej organizacją zajmuje się firma SAD Prešov, która utrzymuje 10 linii autobusowych. W taborze, kursującym po mieście można spotkać nowoczesne autobusy takie jak choćby Tedom Kronos, które na przestrzeni kilku lat wyparły stare wysłużone wozy jak np. Karosa LC735. Idąc przez miasto można napotkać także takie ciekawostki komunikacyjne takie jak choćby wozy czeskiej marki SOR i model BN 9,5 z bardzo charakterystycznym „złamanym” dachem. Wszystkie „bardejovskie” autobusy mają żółtą barwę i ozdobione są reklamami promującymi miasto – „Svetové dedičstvo UNESCO – Bardejov”.

Opuszczamy piękny Bardejów i udajemy się drogą nr 545 w kierunku Preszowa, który jest trzecim co do wielkości miastem Słowacji. Mieszka w nim 91 205 mieszkańców. Aglomeracja dzieli się na cztery główne



dzielnice: Prešov, Šalgóvík, Solivar i Nižná Šebastová. Między X, a XI wiekiem Preszów wchodził w skład ówczesnego Królestwa Polskiego. Z czasem te tereny zostały przejęte przez państwo węgierskie. Po zakończeniu I wojny światowej Preszów został wcielony do nowopowstałej Czechosłowacji. Jednak na dynamiczny i szybki rozwój przyszło mu czekać nieco dłużej, aż do lat 1950-1990. Wtedy to, głównie za sprawą rozwoju przemysłu, Preszów stawał się coraz większym miastem. W 1993 roku po rozpadzie Czechosłowacji, stał się w pełni słowackim miastem. Mimo niezbyt dobrej promocji turystycznej jest on wart odwiedzenia. Pięknie położony u ujścia niewielkiej rzeczki Sekčov do rzeki Torysa, stanowi jakby przedsmak do drugiego co do wielkości słowackiego miasta – Koszyc. W Preszowie większość zabytków położona jest wzdłuż ulicy Hlavnej. Do najbardziej interesujących obiektów można zaliczyć kościół Św. Mikołaja z 1347 roku oraz stojącą nieco dalej XIX wieczną fontannę Neptuna. Nieco dalej znajduje się greko-katolicka katedra Św. Jana Chrzciciela, a tuż obok niej pałac biskupi. Gdy zaś gdy skręci się nieco w prawo z ul. Hlavnej w ul. Svätopluková, dojdzie się do przepięknego franciszkańskiego kościoła Św. Józefa. Miłe, szczególnie dla nas Polaków jest to, że w każdej z tych świątyń znajduje się wizerunek papieża Jana Pawła II w otoczeniu kwiatów i płonących świec. Na jednej z kamienic przy ul. Hlavnej znajduje się wmurowana tablica pamiątkowa z napisem: Przy pomniku 24 ewangelickich męczenników z roku 1687 modlił się papież Jan Paweł II dnia 2 lipca 1995 roku. Spacer główną ulicą miasta sprawi każdemu turyście przyjemność, ale może on też obserwować życie mieszkańców w jednym z licznie wystawionych tu kawiarnianych ogródków.

Na szczególną uwagę w Preszowie zasługuje dobrze rozwinięta komunikacja miejska. Oficjalna nazwa lokalnego przewoźnika brzmi Dopravný Podnik Mesta Prešov a.s. Jednak co ciekawe, aż do 1949 roku po Preszowie nie jeździł żaden autobus ani tramwaj. Sytuacja zmieniła wraz z intensywnym rozwojem miasta. Wówczas władze zdecydowały o sprowadzeniu kilku używanych autobusów z Pragi, Pilzna i Bratysławy. Dzięki temu, dokładnie 4 września 1949 roku pierwsze pojazdy wyjechały na ulice Preszowa. Z czasem sieć połączeń autobusowych zaczęła się rozrastać, aż w 1958 roku zdecydowano o powołaniu do życia nowego rodzaju transportu publicznego – trolejbusów, które do dziś stanowią podstawę transportu miejskiego. Dopravný Podnik Mesta Prešov a.s. obecnie utrzymuje 7 linii trolejbusowych oraz 36 autobusowych. Ponadto po mieście kursuje również kilka linii nocnych. Jeśli chodzi o tabor trolejbusowy preszowskiego przewoźnika to można śmiało stwierdzić, iż dominują w nim Sko-



dy. Najstarsze egzemplarze tej marki kursujące po mieście to modele 14 Tr pochodzące z 1989 roku, zaś najnowsze to Skody 24 Tr zakupione przez Dopravný Podnik Mesta Presov w roku 2008. Jeśli chodzi o tabor autobusowy to można dostrzec w tym względzie dużo większe zróżnicowanie, niż to miało miejsce w przypadku trolejbusów. Na dzisiejszy dzień najbardziej popularnymi jak nazywają je Słowacy „vozidlami” są Karosa Irisbus Citelis o długości zarówno dwunastu jak i osiemnastu metrów. Wszystkie one pojawiły się w Preszowie w latach 2004-2008. Z kolei najstarszymi pojazdami jakie kursują po mieście, są Karosy B731 pochodzące podobnie jak najbardziej wiekowe trolejbusy z 1989 roku. Miano najmłodszych pojazdów wciąż przypisane jest autobusom Iveco First FCCLL jeżdżącym po mieście od dwóch lat. Były one jak na razie ostatnim zakupem jakiego dokonał Dopravný Podnik Mesta Prešov. Swego rodzaju ciekawostką, na którą każda osoba interesująca się komunikacją zwróci uwagę są autobusy czeskiej marki – SOR, charakteryzujące się dość nietypowym układem drzwi, bowiem rzadko się zdarza by 18-metrowy autobus miał aż pięć par dwuskrzydłowych drzwi.

Opisując tabor autobusowy warto też nadmienić, że w preszowskiej komunikacji miejskiej przy odrobinie szczęścia możemy spotkać mały polski akcent. Chodzi mianowicie o autobus Solaris Urbino 12 o numerze bocznym 348. Przybył on na wschodnią Słowację w 2003 roku czyli rok przed pojawieniem się tego typu pojazdów w Krakowie. I mimo, że jest on swego rodzaju „rodzynkiem” w taborze lokalnego przewoźnika, to każdemu polskiemu turyście z pewnością miło go będzie zobaczyć, podobnie jak i to bardzo ładne miasto leżące zaledwie 60 kilometrów od polskiej granicy.

Jan Adamski

KOMISJA RUCHU W MIELCU

W dniach 1-2 września 2011 roku w Mielcu odbyło się posiedzenie Komisji Ruchu Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Tematem przewodnim Komisji były „Systemy ITS w komunikacji miejskiej”, a uzupełniającym „Piktogramy w komunikacji miejskiej”. W ramach posiedzenia komisji panel dyskusyjny pt. „Czy możliwa jest unifikacja piktogramów w miastach całego kraju?”, który moderował Grzegorz Dyrkacz - kierownik Działu Zarządzania Ruchem MPK SA w Krakowie. Jednym z punktów Komisji była wycieczka techniczna do zajezdni MKS w Mielcu gdzie przedmiotem prezentacji było stanowisko dyspozytorskie systemu zarządzania ruchem.

Posiedzeniu Komisji towarzyszyły obchody 50-lecia komunikacji miejskiej w Mielcu.

Grzegorz Dyrkacz



PROJEKT MPK SA PROMUJE POLSKĘ

Projekt „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”, który realizowało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie znalazł się w specjalnym folderze, który promuje największe polskie inwestycje podczas prezydentury Polski w Unii Europejskiej. Folder przygotowało Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warto podkreślić, że spośród wszystkich realizowanych w tym roku inwestycji, w folderze znalazło się miejsce tylko dla kilkunastu projektów.

Marek Gancarczyk

20-LECIE STRAŻY MIEJSKIEJ

W dniu 29 sierpnia 2011 roku w Teatrze im. J. Słowackiego w ramach obchodów 20-lecia Straży Miejskiej Miasta Krakowa został wyróżniony pracownik MPK SA Grzegorz Dyrkacz. Za swoje poświęcenie i wieloletnią współpracę ze Strażą Miejską otrzymał złotą odznaką zasłużonego dla Straży Miejskiej.

MG

BEZPIECZEŃSTWO NA PĘTLACH

W sierpniu MPK SA zamontowało kamery na pętli tramwajowej w Borku Fałęckim. Dzięki temu dyspozytorzy z Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK mogą obserwować już kolejną końcówkę. Pasażerowie, którzy czekają tu na tramwaje mogą się czuć bezpieczni.

GD

BĄDŹMY RAZEM BEZPIECZNI

W dniu 14 września 2011 roku rozpoczęła się III edycja kampanii społecznej „Bądźmy razem bezpieczni”. Ma ona na celu zwiększenie świadomości społecznej uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa i docelowo zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych. Na terenie zajezdni R-1 Wola - Warszawskich Tramwajów odbyła się konferencja prasowa nt. bezpieczeństwa w



ruchu drogowym podczas której osoby odpowiedzialne za komunikację miejską i bezpieczeństwo przedstawiły działania swoich instytucji. Po konferencji została zaprezentowana symulacja zderzenia samochodu osobowego z wagonem tramwajowym, a także pokazano akcję ratowniczą służb miejskich. Podczas ogólnopolskiego seminarium głos zabrali m.in. Radosław Stępień, z-ca Ministra Infrastruktury i Jacek Wojciechowicz, z-ca Prezydenta m. ST. Warszawy, którzy przedstawili działania zwiększające bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Głos w dyskusji zabrali także przedstawiciele Policji, ZTM-u, Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, Biura Drogownictwa i Komunikacji, Spółek tramwajowych z całej Polski m.in. Tramwajów Śląskich, MPK Spółka z o.o. w Poznaniu, MPK SA w Krakowie. Podczas prezentacji przedstawiciel MPK SA w Krakowie zaprezentował działania, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa na krakowskich ulicach.

Grzegorz Dyrkacz



ZMIANY W FUNKCJONOWANIU PUNKTÓW SPRZEDAŻY BILETÓW OKRESOWYCH

Wszystkich pasażerów komunikacji miejskiej informujemy, że od 27 czerwca w budynku MPK SA przy ul. Św. Wawrzyńca 13 funkcjonuje Punkt Sprzedaży Biletów Okresowych. W związku z tym biletów nie można kupić w punkcie przy ul. Kalwaryjskiej 32.

Bilety w punkcie przy ul. Św. Wawrzyńca 13 będzie można kupić od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.00.

MG



KALENDARIUM

03.06.2011 O godz. 10:11 na ul. Starowiślniej, przy przystanku Miodowa, na kierunku Poczta Główna na sieć trakcyjną spadł duży arkusz folii budowlanej, który skutecznie uniemożliwił przejazd tramwajom. Właściciele zguby – robotnicy remontujący kamienicę – przyglądali się całemu zdarzeniu z rusztowania.

Tego samego dnia o godz. 22:27 dowcipny pasażer zaciągnął hamulec awaryjny w tramwaju linii 14. Zrobił to na tyle „fachowo”, że pojazd stanął na izolatorze sekcyjnym (czyli przerywaczu) co sprawiło, że tramwaj nie mógł pobierać energii z sieci. Pojazd przepchnięto i ruch wznowiono po 6 minutach.

08.06.2011 19:26. Na małej pętli na Wzgórzach Krzesławickich piesza nie zauważyła jadącego tramwaju i weszła na jego bok. Przyczyna braku uwagi została ustalona przez policję i pogotowie – okazało się, że pani była pod wpływem alkoholu, co skutecznie utrudniło właściwą ocenę sytuacji. 2 promile jak na płeć piękną to całkiem niezły wynik.

16.06.2011 o 14:00 na ul. Limanowskiego doszło do wybrzuszenia szyny na torach na kierunku Placu Bohaterów Getta. Przerwa w ruchu tramwajowym wyniosła 29 minut.

03.07.2011 O godz. 4:55 na rondzie Grzegórzeckim prowadzący pojazd marki VW Golf stracił panowanie nad kierownicą i uderzył w słup trakcyjny. Przerwa w kursowaniu do końcówki Mały Płaszów wyniosła 39 minut.

07.07.2011 Od godz. 14:20 do 18:53 odnotowaliśmy 4 zatrzymanienia w ruchu tramwajowym na ul. Długiej. Ich łączna długość wyniosła 87 minut. Powód tradycyjny – źle zaparkowane pojazdy blokujące torowisko.

14.07.2011 O godz. 11:18 przy przystanku Basztowa LOT, na kierunku Dworzec Główny, wybrzuszyła się lewa szyna na wysokość 50cm. Wezwani na miejsce torowcy uporali się z usterką w 46 minut.

19.07.2011 O godz. 18:43 otrzymaliśmy zgłoszenie, że jest zalana jezdnia pod wiaduktem kolejowym na ul. Prądnickiej. Autobusy zostały skierowane na trasy objazdowe ul. Wrocławską i Wybickiego.

22.07.2011 o godz. 16:00 rozpoczął się protest mieszkańców na skrzyżowaniu w Sidzinie. Niestety utrudnienia były bardzo duże i opóźnienia w realizacji poszczególnych kursów wyniosły nawet 45 minut.

O godz. 18:28 otrzymaliśmy zgłoszenie, że policja zamknęła ruch na ul. Chałubińskiego. Później okazało się, że miało to związek z zatrzymaniem osoby podejrzanej o pod-

kładanie ładunków wybuchowych w naszym mieście.

23.07.2011 o godz. 14:48 doszło do obcego wypadku na torowisku przy Uniwersytecie Pedagogicznym. Ruch został zablokowany na oba kierunki. Tramwaje kierowano na Salvator i Cichy Kącik, a na wyłączonym odcinku uruchomiono zastępczą komunikację autobusową.

O godz. 19:53 zepsuł się naciąg pantografu w tramwaju linii 2. Usterka była na tyle poważna, że pociąg można było jedynie holować na zajezdnię. Z końcówki Cmentarz Rakowicki do skrzyżowania z ul. Lubicz uszkodzony skład został zepchnięty, a następnie podczepiony do holownika wysłanego ze Stacji Obsługi Podgórze. Przez 80 minut ul. Rakowicka nie była obsługiwana przez komunikację tramwajową, o czym informowaliśmy oczekujących na przystankach pasażerów na bieżąco.

28.07.2011 Pozostawiona na przystanku w Porcie Lotniczym torba sparaliżowała komunikację w tym rejonie. Policja oraz służby saperские zajęły się znaleziskiem. Okazało się, że jest to zguba jakiegoś roztargnionego pasażera.

30.07.2011 Na skrzyżowaniu ul. Powstańców Wielkopolskich i Wielickiej, pod przejeżdżający tramwaj linii 3 wbiegł mężczyzna. Odbił się od czoła pojazdu, po czym w panice uciekł z miejsca zdarzenia. Sprawą zajęła się policja.

25.08.2011 O godz. 6:40 na pętli końcowej Pleszów wykoleił się tramwaj linii 15. Winę za to zdarzenie poniosło „ciało obce” znalezione w rowku szyny.

Michał Wójtowicz

Od 4 sierpnia w Krakowie obowiązuje nowy cennik biletów. W taryfie nie ma już podziału biletów ulgowych na gminne i ustawowe – jest tylko jeden rodzaj: bilety ulgowe

Na stronie www.facebook.com/mpkkrakow są zamieszczane aktualne informacje o wszystkich utrudnieniach w kursowaniu komunikacji miejskiej

W nowym cenniku znalazły się bilety czasowe, bilet 15 minutowy ulgowy kosztuje 1 zł, 30-minutowy 1,40, 60-minutowy 1,80.

Studenci mają możliwość zakupu biletu semestralnego studenckiego (na okres 140 dni), uprawniającego do wielokrotnych przejazdów liniami dziennymi i nocnym w granicach miasta jak i poza jego granicami. Do korzystania z biletu semestralnego uprawnieni są studenci posiadający ważną legitymację studencką wydaną według wzoru określonego przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego

Studenci krakowskich uczelni, którzy posiadają elektroniczną legitymację studencką mogą jej używać także jako biletu okresowego. Aby było to możliwe konieczne jest jednak odpowiednie sformatowanie legitymacji. W Krakowie odbywa się to na dwa sposoby. Część uczelni wyższych, do których należy: Akademia Górniczo Hutnicza, Uniwersytet Jagielloński, Akademia Krakowska im. Frycza Modrzewskiego, Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości, Uniwersytet Pedagogiczny, Wyższa Szkoła Europejska oraz Wyższa Szkoła Handlowa zadbała o to, aby zebrać dane studentów i przekazać je Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu S.A. w Krakowie. Dzięki temu studenci tych uczelni od razu mogą samodzielnie doładować swoje ELS w jednym z 65 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej.

wybierz wygodną alternatywę!



Telefoniczne plotki w autobusie, ulubiona książka w tramwaju,
nowa znajomość w metrze... A może spacer przez park
lub zdrowa przejażdżka na rowerze?

Nie warto zamykać się w samochodzie!



MINISTERSTWO
ŚRODOWISKA

