

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (42) 2011
październik - grudzień



Tramwaj zwany pożądanem -
rozmowa z prof. Zbigniewem Nęckim



81
83
84

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

po raz

11. Fair Play

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
KOMUNIKACYJNE S.A. w Krakowie
Laureat Platynowej Statuetki

MPK S.A. W KRAKOWIE

RECENZJA?

Na jednym z portali internetowych poświęconych komunikacji w Krakowie można przeczytać o naszym wydawnictwie. W krótki i zwięzły sposób spisano recenzję niemal każdego artykułu „Przewoźnika Krakowskiego”. Zrobiono to zgodnie z obowiązującą w internetowym świecie modą. Zamiast rozwiniętych zdań, głębszej oceny i próby zrozumienia zamieszczonych na naszych łamach artykułów znajdziemy recenzję rodem z bryku dla szkoły podstawowej. Niezwykle zwięzłej i zwartej bo przedstawionej przez autora zaledwie w jednym zdaniu. Coś o braku merytoryczności, coś o propagandzie. Sam autor chyba nie wiedział o czym pisze bo inni uczestnicy owej, nie wiedzieć czemu, platformy zaczęli zadawać pytania próbując wyjaśnić o co chodzi. No i wyszło z worka, że człowiek, który przyjął imię smacznego ciemnego płynu, nie tylko ma problemy z przeczytaniem artykułu do końca ale ze zrozumieniem choćby podstawowych informacji krótkiego tekstu. Nie przeszkadza to jemu jak i innym jemu podobnym osobnikom na temat komunikacji się wypowiadać. Niestety, taka postawa w ostatnim czasie stała się regułą. Ostre słowa jakie spotkać można w internecie na każdy temat dotykają także i naszą firmę i ludzi w niej pracujących. Za nic ma się zdobywane naszą ciężką pracą i wieloletnim doświadczeniem nagrody czy pochwały dochodzące spoza granic naszego miasta czy państwa. Okazuje się, że dziś na komunikacji może znać się każdy bez względu na to czy skończył szkołę, czy aspiruje do bycia politykiem. Przecież wystarczy fakt, że tramwaj lub autobus widział i już wie jak będzie lepiej, co zrobiono źle i ilu mało inteligentnych ludzi zatrudnia przedsiębiorstwo. A to, że osoba pisząca nie wie na jakich zasadach działa firma, z czego się utrzymuje i jakie są jej zadania? To wydaje się mało ważne. Niezbyt miłe słowa krytyki znalezione na owej platformie nie zniechęciły redakcji „Przewoźnika Krakowskiego”, do polemiki. Chcieliśmy poznać bliżej osoby i spróbować z nimi dyskusji starając się zrozumieć ich postawę jak i wyjaśnić choćby podstawowe zagadnienia mylone lub nieznane krytykującym. Zaprośiliśmy ich do sformułowania tej krytyki komunikacji i poczynań naszej firmy a przede wszystkim artykułów naszego kwartalnika i przekazania tych uwag w materiale, który moglibyśmy przedstawić szerszemu ogółowi. Mimo zaproszenia i oddania miejsca w „Przewoźniku Krakowskim” nikt z osób zaproszonych się nie odezwał.

Krytykować z za klawiatury komputera jest niezwykle łatwo. Poczucie anonimowości pozwala obrażać, znieważać. Zderzenie z rzeczywistością jest bolesne i pokazuje pustkę i frustrację piszących.

Nasza próba dyskusji ze środowiskiem internautów nie udała się. Ponawiać jej nie będziemy – szkoda naszego czasu. Lepiej poświęcić go na przygotowanie kolejnych szpalt tego niewielkiego pisma i przedstawić czytelnikom nie tylko obecną sytuację ale także przedstawić pracowników, ich zamiłowania i przyszłość dziedziny, w której od półtora wieku działamy.

Jacek Kołodziej

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 – Nowoczesny wagon NGT6 nr
2050

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:

Miłośnik komunikacji - na granicy między normą a patologią - Izabela Suder.....	5	Grają i grając pomagają - Janusz Więckowski	29
Pół żartem, pół serio o... Miłośnikach Komunikacji Miejskiej	8	UITP przygotowuje się na kryzys - Izabela Suder	30
Lubię miłośników komunikacji, ale tylko tych prawdziwych - Marek Gancarczyk	9	Krakowski przewoźnik z EuroCertyfikatem - Marek Gancarczyk	31
Prezentacja autobusu elektrycznego Solaris Urbino Electric w Krakowie - Ryszard Wróbel	11	Kraków „bez barier” - Marek Gancarczyk	32
Nowoczesne Solarisy dla Krakowa - Marek Gancarczyk	12	Projekt zrealizowany przez MPK SA promuje Polskę w Unii Europejskiej - Marek Gancarczyk	32
Koniec eksploatacji autobusów Scania 113ALB. - Ryszard Wróbel	13	Liderzy w służbie pasażerom - Marek Gancarczyk	33
Remont wagonu nr 336 - Jacek Kołodziej	14	MPK S.A. w Krakowie po raz 11. Fair Play - Marek Gancarczyk	33
Tele-bus jedzie jeszcze dalej - Marek Gancarczyk	16	Wystawa makiet kolejowych - Sławomir Dzierżek, Krzysztof Kapera	34
Wiedeń – stolica walca... i tramwajów - Jan Adamski	17	Zasłużeni dla krakowskiej komunikacji - Katarzyna Sadowska	35
Tramwajem przez historię Krakowa – Linie 3 i 22 - Jan Adamski.....	18	Krwiodawcy z MPK pomagają potrzebującym - Władysław Michalski	37
IV Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej - Grzegorz Dyrkacz, Marcin Żabicki, Adam Goss	22	25 lat bez nocnych tramwajów - Jacek Kołodziej.....	38
Promocja w komunikacji miejskiej - Jarosław Sabat	25	Rozmaitości - Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej, Adrian Obuchowicz, Anna Robak, Władysław Żmuda, Kazimierz Mamoń	40
Komunikacja w dniu Wszystkich Świętych - Hubert Waguła	26	Kalendarium - Michał Wójtowicz	42
Liga MPK na półmetku - Janusz Więckowski	28		

MIŁOŚNIK KOMUNIKACJI - NA GRANICY MIĘDZY NORMĄ A PATOLOGIĄ. O MIŁOŚCI DO TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW ORAZ JEJ EFEKTACH ROZMAWIAMY Z PROF. ZBIGNIEWEM NĘCKIM

Izabela Suder: wyjdźmy od najbardziej ogólnego pytania – jakie są wyznaczniki psychopatologii?

Zbigniew Nęcki: Generalnie rzecz ujmując, oczywiście granica między patologią a normą jest granicą płynną, umowną, a co za tym idzie – trudną do uchwycenia. Podam przykład z normalnego życia: każdy z nas czasem miewa lęki. Boisz się egzaminu, wywiadu (śmiech), ludzi, bo każdy z nas czasem się boi. Ale są osoby, którym lęk towarzyszy permanentnie – wtedy zaczyna się nerwica.

I.S.: A jak to się ma w odniesieniu do miłośników komunikacji?

Z.N.: Trzeba powiedzieć tak – przecież wszyscy jesteśmy w jakimś stopniu miłośnikami, bo przemieszczamy się, używamy pojazdów komunikacji miejskiej.. Mówiąc krótko, MPK jest obiektem podziwu, uznania, wyrażania opinii, komentowania, ma cały czas kontakt z opinią publiczną... Pojawiła się moda na krytykowanie tej instytucji, zwłaszcza, że Polska generalnie jest narodem pieniackim. Ludzie funkcjonują w ten sposób, że nie potrzeba im logicznego powodu do krytyki, wystarczy „zaczyn”. Co za tym idzie... jeżeli dziesięć tramwajów przyjeżdża na czas, a jeden się spóźnia, to dochodzi do uogólnienia, co jest niestety normą, gdy do głosu dochodzą negatywne emocje.

I właśnie w tym miejscu przejdziemy do emocji w kontekście psychopatologii. Zdrowa sympatia to postawa człowieka, który ma swoje życie i jedną częścią tego życia, nie za wielką, jest problem transportu publicznego. Natomiast jeżeli przesuwają się on w centrum, to już możemy mówić o patologii.

I.S.: Podobnie jak z Internetem...

Z.N.: Tak. Jeżeli ktoś używa Internetu i korzysta z niego, nawet relatywnie często, ale żyje przy tym gdzie indziej-to także jest norma. Patologia zaczyna się wtedy, gdy ta natrętna myśl, potrzeba skorzystania z Internetu, towarzyszy mu cały czas. Łatwo to zobrazować - zdrowy dzieciak wraca do domu ze szkoły, myje ręce, je obiad i siada do komputera, a w przypadku osoby uzależnionej sprawa wygląda tak, że wraca, rzuca plecak i od razu biegnie do komputera jak pszczoła do miodu. I nic, totalnie się nie liczy.

Myślę, że podobnie jest z patologicznymi miłośnikami. U nich życie, wartości zostały lekko „podkrecone” w kierunku centralizacji problemów, które normalnie powinny być na marginesie. Zwyczajni Miłośnicy, podobnie jak inni hobbyści, kochają swój obiekt fascynacji, ale to jest miłość na rozsądnej granicy. Natomiast w momencie, gdy ktoś zaczyna mieć obsesję, ciągle coś neutralnego kojarzy mu się z MPK, doznaje on bardzo silnych przeżyć emocjonalnych z nim związanych, ma krytyczną, osaczającą postawę, to jest drugi syndrom psychopatologii.

I.S.: A więc, żeby mówić o patologicznej fascynacji muszą pojawić się natrętne myśli i zbyt intensywne emocje...

Z.N.: Dokładnie tak. A trzeci syndrom to jest proporcja zachowań... czyli ile czasu poświęcasz na zachowania związane z obiektem twojej fascynacji. Niepokojące, jeśli to wykracza

powyżej normalna ilość spędzania czasu, czyli nie jest to godzina, dwie, tylko pięć, sześć, siedem... I ciągle czuje się nienasyconość. Właśnie nienasyconość jest czwartą cechą patologii: żebyś nie wiem jak dużo czegoś używał, chciał, to ciągle potrzebujesz więcej, więcej, więcej... Można to nazwać łakomstwem psychicznym na pewnego

typu doświadczenia, przeżywanie jakichś typów stymulacji. Stanowi ono dowód na to, że przekroczyliśmy granice normy, że zaczęliśmy funkcjonować jako osoba owładnięta obiektem swojej fascynacji.

Ostatnia rzecz, o której należy wspomnieć przy okazji rozróżniania normy od patologii, to stosunek osoby do obiektu. Mianowicie: prawdziwy miłośnik w kontakcie z obiektem swojej fascynacji, troszczy się o niego, dba o jego rozwój i wizerunek. W patologii natomiast liczy się wewnętrzny stan. Osoba uzależniona nie dba o to, co wnosi dla przedmiotu swojej miłości, ale o to co on jej daje. W praktyce wygląda to tak, że normalny, zdrowy człowiek będzie dbał o swoją miłość, a osoba patologiczna, tak jak owładnięty zazdrością kochanek, nie liczy się z tym, że jego zazdrość osacza osobę, którą kocha. Ważne jest tylko to, że on musi być spokojny i nasycić się swoimi sprawami.

A więc kolejna granica normy- sposób użytkowania. Normalnie użytkujemy środki komunikacji miejskiej, kiedy tego potrzebujemy. Jeśli dochodzą do tego przejazdy w weekend i w wakacje oraz zbieranie informacji o MPK –to już mamy fajne, zdrowe hobby. A jeśli to fascynacja, obiekt centralny życia, dominanta myślenia, to mamy do czynienia z alkoholizmem, ale w wersji transportowej. Transportoholizm.

I.S.: Rozumiem. A jakie mogą być, wg Pana Profesora, przyczyny tego, że zwykle zainteresowanie przeradza się w obsesję?

Z.N.: To jest bardzo ciekawe pytanie, ale trudne psychologicznie...

I.S.: Czy istnieją jakieś predyspozycje osobowościowe, sprzyjające popadaniu w nałogi? I dlaczego właśnie MPK?

Z.N.: Istnieje naprawdę wiele teorii, które próbują to wyjaśnić. Na przykład, psychoanalityczna... Według Freuda i jego zwolenników, tramwaj i tego typu środki transportu, to są obiekty erotyczne. A więc podróżowanie stanowi jakby doświadczanie aktów seksualnych...

I.S.: (śmiech): Czyli Freud chciałby przez to powiedzieć, że część miłośników wiezie samotne życie i ma problem z własną seksualnością?



Z.N.: Tak, to się nazywa przeniesienie – proces przeniesienia z partnerów, a więc obiektów realnych, na obiekt fascynacji ... Ale spokojnie, tak jak mówiłem – to jest tylko jedna z teorii ...

I.S.: A co z osobami, które środkami transportu interesują się już od dziecka? Które już jako kilkulatkowie lubiły podróżować, siedzieć przy oknie, oglądać świat... Czy można zaryzykować stwierdzenie, że zainteresowanie MPK jest dla nich czymś w rodzaju ponownego przeżywania dzieciństwa?

Z.N.: O tak, tutaj mamy do czynienia już z inną koncepcją: koncepcją wyuczenia się. Satisfakcja dawana przez przebywanie w środkach lokomocji, ruch, zmiany krajobrazu... Szukamy pozytywnych doświadczeń z dzieciństwa w dorosłym życiu; stymulacji, której nie zastąpi żadna inna stymulacja.

I.S.: To znaczy, że przebywanie w tramwajach czy autobusach, pełni funkcję pozytywnego wzmocnienia i mówiąc językiem psychologicznym, zwiększa prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia reakcji?

Z.N.: Tak! Poza tym, do głosu dochodzą także tradycje rodzinne, fascynacja technologią, ogólna dostępność środków komunikacji miejskiej. To wszystko przyciąga.

I.S.: Dobrze, ale dlaczego to zdrowe zainteresowanie idzie jeszcze o krok dalej..?

Z.N.: Jak mówiłem, ten problem stanowi ogromny dylemat psychiatrii i psychologii. Dlaczego ktoś zachorował na nerwicę, a jego brat, który wychowywał się przecież w tym samym środowisku, często chodził do tej samej szkoły, jest zdrowy? Wydaje się że działają tutaj nieznanne nam jeszcze mechanizmy, mikrodoświadczenia. Większość z nas ma pojęcie, czym jest efekt motyla ...

I.S.: Drobną różnicą powoduje niewyobrażalne skutki. Cofamy się w czasie, zmieniamy jedną rzecz, a w konsekwencji, zmieniamy całe życie ...

Z.N.: Dokładnie. Myślę, że gdyby bardzo uważnie prześledzić życiorys patologicznie uzależnionej osoby, to znalazłoby się właśnie jakieś mikrowydarzenie w jej życiu, które spowodowało taki a nie inny bieg wydarzeń.

Wydaje się też, że w przypadku nałogowców, ich „pasja” stanowi także formę ucieczki od codzienności. To proste- jeżeli ja się czymś fascynuję, takim tramwajem na przykład, to prozaiczne sprawy typu zakupy, odchodzą na dalszy plan. Fascynacja daje poczucie sensu życia, własnej wartości, a więc ludzie, którzy nie mogą odnaleźć innego sensu, mogą się zwrócić na przykład w stronę MPK.

Kolejna ważna rzecz, to kumple, znajomi, koledzy... Jeśli istnieje środowisko zainteresowania obiektem, to istnieje także społeczne wsparcie, społeczna wymiana. Wśród miłośników MPK zapewne też są tworzone takie kręgi ... ?

I.S.: Tak, oczywiście. Ale to jest jeszcze zdrowe...

Z.N.: Zależy, co się tam dzieje. Może być bardzo zdrowy krąg, ale bardzo patologiczny członek tego kręgu.

Ale generalnie rzecz ujmując, powtórzę raz jeszcze. Jeśli jesteś człowiekiem, który normalnie funkcjonuje, a jednocześnie żywo interesuje się jakimś zagadnieniem, to nie masz powodu do zmartwień. Jeśli natomiast żyjesz głównie wokół tego, a resztę odsuwasz na bok, to ze swojej pasji czynisz ucieczkę i rodzaj schronu przed życiem i problemami.



Osoba patologicznie uzależniona staje się też nadwrażliwa na wszystko, co jest związane z obiektem fascynacji. Nawet najmniejszy drobiazg niesie za sobą ogromny ładunek emocjonalny, stanowi problem albo daje stan euforyczny.

I.S.: O tak! Kiedy MPK zdecydowało o zmianie koloru tramwajów, to na forach i facebook’u rozpętała się płomienna dyskusja...

Z.N.: Fanatycy przeżywają w ten sposób każdy drobiazg, ponieważ daje im on smak życia.

I.S.: Rozumiem, że agresję na forum tematycznym, można wytłumaczyć zbyt intensywnym przeżywaniem?

Z.N.: Dokładnie tak.

I.S.: A więc konstruktywna krytyka to wsparcie i dbanie o rozwój.

Z.N.: Tak, to jest właśnie troska o obiekt. Kiedy mam ogród, to chcę, żeby on się dobrze rozwijał, był piękny, zadbany. A kiedy jestem patologicznie uzależniony, to pragnę go sobie podporządkować, on ma mnie słuchać, być taki, jakim ja sobie wymarzyłem i nikt nie ma prawa nic w nim zmienić, posadzić żadnej roślinki ...

I.S.: Zmienić kolorystyki...

Z.N.: To czemu mnie nie spytali?! Ja chcę kontrolować! To JA wiem, co jest dobre, a co złe... Patologia zaczyna się właśnie od tego, że nadmiernie kontroluję. A co do agresji... Istnieje reguła, która może nam tutaj pomóc wyjaśnić to zjawisko: każda frustracja rodzi agresję, to jest teza Berkovitzta. Wg tej teorii, agresja wynika z frustracji, przy czym frustracja to zablokowanie działań, trudny moment. Jeżeli miłośnik widzi, że jego tramwaj się spóźnia, to jest poirytowany, jeżeli tramwaj został przemalowany, to on nie może tego wytrzymać ...

I.S.: W środowisku MPKowskim, jest jeden miłośnik, żeby nie użyć słowa fanatyk, który swoją agresję wyraża pisząc absurdalne skargi. Że autobus „jego” linii jechał zbyt mało dynamicznie, że tramwaj wymusił na nim pierwszeństwo...



Z.N.: Klasyczny przykład. Potwierdzenie tezy o relacji frustracja-agresja... A jeśli dodać do tego, że osoba uzależniona, jest patologicznie nadwrażliwa na tego typu drobiazgi, to jeszcze łatwiej o złość, a nawet wściekłość.

Kolejną rzeczą, która napędza i wyjaśnia agresję jest mechanizm błędnego koła, działający na forach. Jedna osoba „pysskuje”, odpowiada mu dziesięć pozostałych, co wzajemnie się nakręca. Jeżeli widzę, że moi koledzy sobie na to pozwalają, to automatycznie daję sobie przyzwolenie na podobne zachowanie.

A czy musicie przejmować się tymi najbardziej absurdalnymi skargami?

I.S.: Tak, tryb administracyjny nakazuje odpowiadać na te, które nie są anonimowe.

Z.N.: Jest jeszcze jedna różnica między patologią a normą. Osoba patologiczna nie ma na celu poprawy działania systemu czy instytucji. Ma na celu GRĘ. Specyficzną grę emocjonalną, której nagrodą ma być obecność tej osoby, świadomość że MPK wie o jej istnieniu, że funkcjonuje... Normalna człowiek chce zaistnieć w życiu, a autobusem czy tramwajem chce się przejechać. Hobbysta pragnie, żeby było lepiej, natomiast jednostka patologicznie uzależniona, chce zaistnieć, podkręcić siebie. Patrzą na mnie obcy – ja jestem ważny, ja wam pokażę!..

I.S.: Czyli w prawdziwym życiu te osoby mogą być szare i mieć niskie poczucie własnej wartości?

Z.N.: tak, ale wróćmy do fascynującego pytania, a mianowicie - dlaczego niektórym się to przytrafia, ale nie wszystkim! Omówiliśmy już słabość psychiczną, w konsekwencji której nałogowiec ucieka przed życiem, a teraz dotknęliśmy problemu chęci bycia ważnym. Kiedy piszę – muszą mi odpowiedzieć. Jestem ważny, czuję że coś tworzę, mam na coś wpływ, liczą się ze mną. I tak toczy się ta gra, czyli wymiana społeczna między mną a urzędem państwowym, który MUSI mi odpowiedzieć...

Pamiętajmy, tendencyjność odbiorców jest bardzo duża. Pasażer też jest tendencyjny, nie obiektywny... szuka haka, a po co mu ten hak? Żeby wystąpić z pismem! A po co mu to pismo? Żeby zaspokoić swoje ego. Pokazać – „ja tu jestem gościu”. Tym samym, tworzy się system patologicznego funkcjonowania w cieniu ważnej psychicznie instytucji, jaką jest dla miłośnika transport publiczny. Dodam jeszcze, że w dużym stopniu ta patologiczna relacja jest nakręcana tym, że istnieje środowisko wsparcia, które daje poczucie przynależności i tożsamości.

I.S.: Rozumiem. A żeby ta „patologiczna jednostka” zgłosiła się na terapię, fascynacja musi zacząć jej przeszkadzać. Jej albo bliskim...

Z.N.: Terapia... byłoby to bardzo ciekawe, pierwszy raz bym się spotkał z nadużywaniem nie alkoholu, nie narkotyków, nie relacji, tylko tramwajów..

Ale ci patologiczni miłośnicy na leczenie się nie zgłoszą, bo w każdej patologicznie myślącej głowie, wszystko gra.

I.S.: Ktoś by musiał ich uświadomić?

Z.N.: Tak, ktoś musiałby uświadomić ich, że taki rodzaj fascynacji obiektem, jest destrukcyjny i dla MPK, i dla nich samych. Albo ktoś ich uświadomi, albo sami odczują tego negatywne konsekwencje.

I.S.: Żona się wyprowadzi, sąsiedzi będą się śmiać, dzieci omijać szerokim łukiem...

Z.N.: (śmiech) No ale chyba aż tak źle nie jest?

Przecież zakończymy pozytywnie – nie chcemy krzyczeć, krytykować - chcemy im pomóc, uświadomić, że to jest NADMIERNE, że zdrowe proporcje zostały zachwiane.

I.S.: Rozumiem, że hipotetycznie, gdyby osoba uzależniona od środków komunikacji miejskiej, zdecydowała się na leczenie, to trafiłaby na terapię nastawioną na zmianę zachowania, a więc poznawczo-behawioralną?

Z.N.: Tak, pewnie tak, choć zapewne u części z tych osób problem byłby uwikłany głębiej w emocje i wtedy należałoby zwrócić się w stronę terapii analitycznej.

Oczywiście, terapia jest zasadna, w tych najbardziej skrajnych, zagrażających przypadkach.

I.S.: A czy w klasyfikacji zaburzeń psychicznych DSM IV znalazłaby się dla osób patologicznie uzależnionych jakaś diagnoza?

Z.N.: Nie chciałbym tu uogólniać, ale na pewno jakieś specyficzne zaburzenia osobowości, neurotyczne natręctwa o różnym nasileniu, czynności kompulsywne... część z dużym prawdopodobieństwem, zdradza już syndromy silnej nerwicy – ci potrzebują już leków oraz psychoterapii.

Na szczęście, wydaje mi się, że spore grono tych osób jest łatwiejsze do uratowania. Może gdyby przeprowadzić z nimi otwartą i szczerą rozmowę, to metodą samoświadomości mogłyby sobie pomóc i zmienić postawy na bardziej neutralne.

I.S.: A więc terapia grupowa zamiast dnia otwartego zajezdni (śmiech)

Z.N.: O tak, spotkania terapeutyczne dla osób, które szkodzą sobie i innym nadmierną miłością do obiektu. (śmiech)

Bo jak widać można miłością szkodzić, a więc miejmy rozum, trzymajmy się rozsądnej granicy i nie czynmy zdrowego, fajnego hobby centrum swojego działania i przeżywania.

I.S.: Bardzo dziękuję Panu Profesorowi za rozmowę.

PÓŁ ŻARTEM, PÓŁ SERIO O... MIŁOŚNIKACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Z NONSENSOPEDII, POLSKIEJ ENCYKLOPEDII HUMORU

• **Miłośnik Komunikacji Miejskiej** – specyficzny rodzaj pasażera, który charakteryzuje się ogromną wiedzą na temat pojazdu w którym się znajduje, jak i o pozostałych w mieście/kraju/świecie (w zależności od stopnia zzielenienia), przeciwieństwo pracownika komunikacji miejskiej. Nie ma się co ich obawiać, dopóki zgadzasz się z ich poglądami na temat najnowszego mercedesa czy protrama.

MKM jako subkultura

• Wzór MKM-a – nie ma, ta subkultura jest zbyt młoda i zbyt mało popularna, chociaż często MKM ma w rękach aparat;

• Ideologia – przejazd w jak największym czasie w pojeździe komunikacji miejskiej, zdobycie wiedzy na temat komunikacji na całej planecie (w przyszłości – może nawet poza nią), nabycie własnego metra i postawienie go sobie w ogródku, założenie przedsiębiorstwa komunikacyjnego, stworzenie linii tramwajowej prowadzącej dookoła świata, zniwelowanie miejskich korków poprzez wyłączenie z ruchu wszystkich samochodów i motocykli (ludzie by wtedy podróżowali tylko na piechotę, rowerem i – przede wszystkim! – transportem miejskim, a i spóźnień by nie było i wszyscy byliby zadowoleni – zwłaszcza MKM-owie);

• Charakterystyczne znaki zewnętrzne – bilet okresowy w kieszeni, często też aparat do robienia zdjęć kamyczków między szynami tramwajowymi. Miłośnicy Komunikacji Miejskiej mają też często ciuchy prane ostatnio w Boże Narodzenie i o parę rozmiarów za małe. W końcu całe kieszonkowe i pieniądze, jakie zarabiają lub dostają od rodziców, muszą pójść na bilet (najwięksi hardkorowcy kupują sobie też na pospieszne linie, by być większym kozakiem);

• Charakterystyczne zachowania – są zależne od rodzaju MKM-a. Opisane poniżej.

Rodzaje MKM-ów

• Fotograf – łązi po tramwaju z aparatem i robi zdjęcia wszystkiemu i wszystkim: od przycisku do otwierania środkowych drzwi, po prawy pośladek kolesiany, która akurat podróżuje tramwajem.

• Bierny – nie robi nic, tylko siedzi na swoim miejscu. Nie raz rozmawia o tramwajach i autobusach ze wszystkimi, którzy znajdują się w pobliżu. Do biernych zaliczamy także:

• Obrońca – swą moc pokazuje dopiero wtedy, gdy dzieje się coś ciekawego (zepsuje się autobus, ktoś chce wysiąść między przystankami itp.). Wtedy z heroiczną miną krzyczy na cały autobus broniąc za wszelką cenę kierowcy.

• Pętłowicz – zalicza pętle (tzw. pętloseksualizm), często robi zdjęcia przystanków. Często zna wszystkie kolejne przystanki każdej linii w mieście.

• No lifer – siedzi cały czas w domu, obczaja w internecie rzeczy na temat transportu. Istnieje parę podgatunków no liferów...

• Forumer – zarejestrowany na forach o komunikacji, często jest najaktywniejszym userem (przykładowo: w ciągu roku ma statystykę godzin spędzonych online 300 dni)

• Informator – całe dni szuka informacji o komunikacjach miejskich coraz to bardziej odległych miejsc (zazwyczaj zna rozkłady jazdy wszystkich linii na całym kontynencie Antarktydy)

• Niusman – siedzi na portalach i co chwilę odświeża stronę z nadzieją na nowego newsa.

• Bileciarz (kolekcjoner) – osobnik dręczący ludzi o skasowane bilety, oraz przesuający starsze panie na przystanku „bo tam leży pomięty bilet, prze pani, a ja takiego nie mam”. Następnie rozprowadza je nielegalnie wśród innych bileciarzy lub chwali się nimi w internecie. Gdy się nudzi jeździ pociągami do różnych miast w celu skanowania ich powierzchni w poszukiwaniu biletów.

• Matematyk – chcąc przekazać, że jechał tramwajem, podaje numery wagonów i sumuje je.

**Oprac. na podstawie Nonsensopedii,
polskiej encyklopedii humoru**

LUBIĘ MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI, ALE TYLKO TYCH PRAWDZIWYCH – O RELACJACH KRAKOWSKIEGO PRZEWOŹNIKA Z MIŁOŚNIKAMI ROZMAWIAMY Z JULIANEM PILSZCZKIEM, PREZESEM MPK SA W KRAKOWIE



Marek Gancarczyk: Lubi Pan miłośników komunikacji?

Julian Pilszczyk: Prawdziwych tak, rozrabiaczy nie.

MG: Kim jest dla Pana taki prawdziwy miłośnik?

JP: Miłośnik to przede wszystkim taka osoba, która się zna na komunikacji. Jeżeli dostrzeża jakieś błędy w jej funkcjonowaniu to krytykuje, ale konstruktywnie i przy użyciu racjonalnych argumentów. Co więcej taka osoba, z racji tego, że jest miłośnikiem powinna lobbować i wspierać komunikację swojego miasta.

MG: Rozrabiacz to pewnie przeciwieństwo takiego miłośnika?

JP: Oczywiście. Dobrym przykładem takich rozrabiaczy są osoby, które w ubiegłym roku podczas dni otwartych przyszły do zajezdni tramwajowej Podgórze i zachowywali się jak zwykli chuligani narażając siebie i innych na poważne niebezpieczeństwo. Mimo kategorycznego zakazu wchodzili

na dachy tramwajów w pobliże pantografów, gdzie jest przecież duże napięcie. Doprowadzili także do uszkodzenia kilku wagonów tramwajowych. Dla mnie rozrabiaczami są też ci, którzy wypisują wręcz obelżywe teksty na forach pod adresem MPK i całej komunikacji miejskiej w Krakowie. Są to nieprawdziwe informacje, które wprowadzają w błąd opinię publiczną, w tym dziennikarzy, którzy często niestety uważają ich za ekspertów.

MG: A więc zagłada Pan na fora, żeby się dowiedzieć co takie osoby piszą o komunikacji?

JP: Tak, często to robię, chociaż potem najczęściej tego żałuję widząc jakie wpisy się tam pojawiają.

MG: Ja ostatnio na facebooku MPK przeczytałem, że władze miasta popełniły błąd zlecając przygotowanie nowej marszrutyzacji linii tramwajowych i autobusowych ekspertom z Politechniki Krakowskiej, ponieważ o wiele lepiej i za darmo przygotowaliby ją miłośnicy.

JP: No właśnie, fora są pełne tego typu twierdzeń. Gdyby ich posłuchać, to w Krakowie mielibyśmy linię z centrum miasta do Pleszowa co 3 minuty, której propozycję już widziałem w Internecie. Problem w tym, że takie osoby uważają się za wielkich ekspertów a w rzeczywistości nie mają żadnej wiedzy i doświadczenia o funkcjonowaniu komunikacji. Zapominają przede wszystkim o tym, że na utrzymywanie komutacji potrzebne są pieniądze i to duże. Przewożenie pasażerów jest normalną usługą gospodarczą, gdzie po jednej stronie są koszty a po drugiej przychody. Dla pseudoekspertów nie ma to znaczenia, dlatego wymyślają linie z dużą częstotliwością nawet tam, gdzie nie ma takiego zapotrzebowania.

MG: O czym jeszcze można przeczytać na forach?

JP: O kolorach. Forumowicze prześcigają się w głoszeniu swoich poglądów na temat malowania krakowskiego taboru, tak jakby to było najistotniejsze, ważniejsze nawet od bezpieczeństwa i komfortu pasażerów. Nie brakuje także kłótni o długość tramwajów, jakie powinny jeździć w Krakowie. Dyskusji o realnych problemach komunikacji nie ma wcale.

MG: Pamiętam, że na jednej z konferencji prasowych, która odbyła się w październiku miłośnicy próbowali zająć się problemami krakowskiej komunikacji.

JP: To jest właśnie przykład jak niedouczeni młodzi ludzie, bo ja wcale nie uważam ich za miłośników, swoimi działaniami wprowadzają w błąd opinię publiczną. Przecież podczas tej konferencji padło stwierdzenie, że w Krakowie spada liczba wozokilometrów tramwajowych i na tej podstawie został wyciągnięty wniosek, że komunikacja tramwajowa została

GORĄCY TEMAT

w ciągu kilku ostatnich lat bardzo ograniczona. Tymczasem spadek liczby wozokilometrów wynika z zmiany strukturalnej taboru jaki dokonuje się cały czas w MPK SA, a który polega na zastępowaniu pociągów złożonych z dwóch wagonów, jednym dłuższym tramwajem. Niestety uczestnicy konferencji nie potrafią rozróżnić wozokilometrów od pociągokilometrów.

MG: Czyli największym problemem tych osób, które starają się być miłośnikami komunikacji jest brak wiedzy?

JP: Otóż to. Niektórym z nich się wydaje, że wyrażając swoją opinię o tym, czy autobus powinien być bardziej niebieski czy bardziej biały są już znawcami tematów komunikacyjnych. Jak medycynie – zażył leki i myśli, że ma prawo leczyć. Ostatnio na jednym z forów przeczytałem opinię, bardzo dla mnie zaskakującą, że nowe Bombardiery, które kupujemy powstają w oparciu o starą konstrukcji z lat 90-tych XX wieku. Tymczasem prawda jest taka, że czwarta seria Bombardiera oparta jest na wagonach z Dortmundu, które mają zupełnie nowe wózki, nową konstrukcję dachów, szyb czołowych i wielu in-

nych elementów. Niestety przypadków pisania tego typu nieprawdziwych informacji jest bardzo dużo. Najgorsze jest to, że niektórzy mogą w nie uwierzyć, choć jestem przekonany, że autorzy sami w to co piszą nie wierzą.

MG: Z tego wynika, że takie osoby przynoszą tylko szkodę. Czy więc miłośnicy są w ogóle potrzebni w Krakowie?

JP: Miłośnicy są potrzebni. Ale jeszcze raz podkreślę, że są potrzebni tylko ci prawdziwi miłośnicy, którzy mają wiedzę o komunikacji i którzy starają się tę komunikację wspierać. Przecież w Krakowie jest grupa takich miłośników z prawdziwego zdarzenia, która każdego roku pomaga w obsłudze linii zabytkowych czy też pomaga w odbudowie zniszczonych zabytkowych tramwajów i autobusów. Niestety jest ich zdecydowanie mniej od pseudoekspertów

Rozmawiał Marek Gancarczyk

Fot. T. Bielecki



To właśnie podczas otwartych dni zajezdni tramwajowej Podgórze doszło do zniszczenia wagonów



Prezentowany w Krakowie autobus elektryczny to pierwszy tego typu pojazd wyprodukowany w Polsce

PREZENTACJA AUTOBUSU ELEKTRYCZNEGO SOLARIS URBINO ELEKTRIC W KRAKOWIE

- **Wraz z dostawą pierwszych autobusów przegubowych przyjechał do Krakowa na krótko pierwszy polski autobus elektryczny wyprodukowany przez firmę Solaris Bus&Coach.**

Premiera autobusu miała miejsce na targach Transexpo w Kielcach. Transport autobusu odbywał się na platformie podwoziowej. Prezentacja autobusu elektrycznego w MPK Kraków odbyła się w obecności Prezydenta Miasta Krakowa.

Autobus, który nazwano Urbino Electric zrobił na wszystkich uczestnikach prezentacji ogromne wrażenie. Jest to pojazd o długości prawie 9 metrów, który może zabrać na

pokład 50 pasażerów, w tym 20 na miejscach siedzących. Na jednym ładowaniu, które trwa około 4 godzin, autobus w pełni obciążony może przejechać 100 km. Pojazd nie emituje żadnych spalin i jest bardzo cichy.

W pojeździe zastosowano szereg innowacyjnych rozwiązań związanych z układem napędowym, wyposażeniem stanowiska kierowcy oraz konstrukcji nadwozia. Z uwagi na dużą masę akumulatorów, zastosowano szereg nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych, które zmniejszyły masę samego autobusu.

Dla obserwatora nie wszystkie nowości konstrukcji pojazdu były widoczne, szczególnie zastosowane materiały, które naprawdę nie są powszechnie używane przy produkcji autobusów.

TABOR AUTOBUSOWY

Uczestnicy pokazu mogli podziwiać piękną stylistykę autobusu, podatność użytkową wnętrza, a korzystając z możliwości przejazdu mogli przekonać się o trafności zastosowanych rozwiązań. Zaprezentowany autobus to jeszcze prototyp. Z Krakowa przewieziono go do Kortrijk w Belgii, gdzie uczestniczył w Targach BUSWORLD 2011 wzbudzając duże zainteresowanie swoją konstrukcją.

Przed masowym pojawieniem się tego typu pojazdów w komunikacji miejskiej musi być rozwiązany problem związany

z dużą masą akumulatorów oraz ich zdolnością do magazynowania energii.

Obecny zasięg autobusu elektrycznego jest zbyt niski, aby można było bezproblemowo użytkować takie pojazdy na linii. Najbliższy czas pokaże jak szybko technika akumulatorowa dostosuje swoje produkty do potrzeb nowego zapotrzebowania i kiedy autobusy elektryczne staną się stałym elementem naszych ulic.

Ryszard Wróbel



NOWOCZESNE SOLARISY DLA KRAKOWA

Do Krakowa dotarło już 13 nowoczesnych autobusów Solarisa. To pierwsza partia ze 100 pojazdów zamówionych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Kolejne autobusy będą dostarczane do Krakowa przez cztery najbliższe lata. Nowe autobusy cechuje bogate wyposażenie: nowoczesny system informacji pasażerskiej, klimatyzacja, monitoring, oraz automaty biletowe. W wyposażeniu znalazły się także nowoczesne kasowniki,

pierwsze tego rodzaju w Polsce. Będą służyć nie tylko do kasowania biletów - dzięki nim pasażerowie będą mogli sprawdzić wszystkie dane zapisane na Krakowskiej Karcie Miejskiej, m.in. datę ważności biletu oraz na jakie linie bilet został wykupiony. Producent zadbał także o to, aby autobusy były bezpieczne. W komorze silnika został zamontowany system wykrywania i gaszenia ognia.

Marek Gancarczyk

KONIEC EKSPLOATACJI AUTOBUSÓW SCANIA 113ALB.



- **W najbliższym czasie zakończy się, po prawie dwudziestoletnim użytkowaniu, eksploatacja ostatnich autobusów Scania 113ALB. Były to pierwsze nowej generacji autobusy, zakupione przez przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej w Polsce.**

Historia tych autobusów odzwierciedla najnowsze polskie zmiany ustrojowe i związane z tym zmiany przepisów. W celu uniknięcia zapłaty cła przywozowego, pierwsze autobusy były eksploatowane w ramach umowy leasingu, a po trzech latach eksploatacji zostały wywiezione do Szwecji, skąd po kilku dniach wróciły na podstawie umów zakupu, jako pojazdy używane i stały się naszą własnością. W tym czasie nie było podatku VAT, a cło przywozowe od autobusu w leasingu było zawieszane do czasu jego wywiezienia z powrotem za granicę. Dziesięć sztuk autobusów Scania 113ALB zostało zakupione w ramach kontyngentu celnego, ustalonego przez ministra na import określonej ilości pojazdów bez cła.

Wprowadzenie do eksploatacji nowych autobusów Scania 113ALB było przedsięwzięciem na skalę kraju, gdyż nikt jeszcze tego wcześniej nie dokonał. Autobus ten swą konstrukcją i rozwiązaniami technicznymi znacznie wyprzedzał poziom techniki reprezentowany przez ówczesne pojazdy.

Istota nowoczesności tego typu autobusu opierała się głównie na zastosowanych rozwiązaniach konstrukcyjnych, materiałowych i w osiągniętych parametrach użytkowych. Większość zastosowanych innowacji była ukryta w konstrukcji podwozia, niewidoczna dla obserwatora.

Płynną dynamiczną jazdę zapewniła automatyczna skrzynia biegów GAV, która w porównaniu z powszechnie używanymi skrzyniami mechanicznymi była dużym postępem. Pozytywne wrażenie wzbudzał ten autobus na ulicy, gdyż jadąc nie wypuszczał kłębow dymu.

Autobusy Scania 113ALB były pojazdami przeznaczonymi do eksploatacji w trudnych warunkach, jakie występują w Szwecji. Dlatego też, podróż w zimie tym autobusem była bardzo przyjemna i różniła od podróży pojazdami starej generacji. Pomimo swej hermetycznej konstrukcji, w okresie letnich upałów nie było słyhać narzekań na warunki podróży, których jesteśmy świadkami obecnie.

Atutem tych pojazdów było zastosowanie sprawdzonych rozwiązań z poprzednich generacji i zastosowanie własnych jednostek silnikowych i skrzyń biegów, pozwalających na wysoki stopień unifikacji części zamiennych w obszarze jednego dostawcy.

Pełną informację dla pasażera na zewnątrz i wewnątrz pojazdu zapewniały duże kasetowe tablice z przewijanymi taśmami, które były w tym czasie szczytem nowoczesności. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych była nowatorska stylistyka nadwozia. Poprzez ciekawą, spokojną i elegancką linię nadwozia nawiązywała do wzorów, które pomimo upływu prawie dwóch dekad nadal wywierają pozytywne wrażenie. Pomimo wielu lat, autobus ten uznawany jest solidny, wytrzymały pojazd odpowiadający oczekiwaniom przewoźnika miejskiego.

Nasz zakup autobusów Scania stał się sygnałem dla jego producenta do stworzenia w Polsce sieci sprzedaży pojazdów i większego zaplecza produkcyjnego i usługowego. W kolejnych latach koncern Scania powołał własne przedstawicielstwo handlowe w Warszawie, a w Słupsku utworzył oddział produkcyjny autobusów.

W efekcie dalszej współpracy ze Scanią, do Krakowa trafiło w sumie 134 autobusów miejskich. Wycofanie z eksploatacji pojazdów najstarszych rozpoczęło etap zmniejszania się ilości tego typu autobusów z obsługi komunikacyjnej. Jest to efekt braku zrozumienia służb handlowych producenta autobusu, który nie sprostał wymogom rynkowym i został skutecznie wyparty przez innych producentów autobusów. Dziś autobusy Scania 113ALB postrzegane są jako pojazdy wytrzymałe, solidne, mogące spełnić wymagania każdego użytkownika, a w szczególności eksploatującego pojazdy w trudnych warunkach drogowych. Pojazd ten doczekał się wielu następców, którymi przejazd jest również przyjemny, a silniki emitują bardzo mało spalin. Należy mieć nadzieję, że wraz z zakończeniem eksploatacji autobusów Scania 113ALB pozostanie pamięć o tym pojeździe, a jeden z nich zostanie zachowany, jako pojazd historyczny.

Ryszard Wróbel

REMONT WAGONU NR 336

• **Bez rozgłosu i specjalnej reklamy od lat nasze przedsiębiorstwo wiedzie prym w dziedzinie, która w wielu krajach jest postrzegana jako talent. Nie każdy potrafi z kawałka zgnitych blach i desek uzyskać wspaniały historyczny tramwaj lub autobus poświęcając mu niejednokrotnie wiele miesięcy a czasem nawet lat. MPK SA nie tylko potrafi ale także wykonuje tego typu usługi dla wielu firm zagranicznych.**

Specjalizacja MPK SA dotycząca odbudowy starych wagonów rozpoczęła się dawno temu, ale dopiero poświęcenie wielu godzin pracy wagonowi oznaczonemu w Krakowie numerem 92 (ex 144) potocznie nazywanym Zeppelin dla Norymbergi przyniosło wymierne korzyści. Od tego czasu czyli 1984 roku nasza firma (także jako oddzielny zakład MZNT w latach 1991-2001) dokonała wielu odbudów dla odbiorców z zachodniej granicy. Oczywiście gros pracy zobaczyć możemy w Krakowie podziwiając zachowane dawne tramwaje i autobusy naszego miasta. Jednym z ostatnich pojazdów odbudowanych dla Krakowa był wagon doczepny PN3 o numerze 555. Ten niewielki tramwaj o długości zaledwie 7 metrów zbudowany w 1909 roku przez MAN i eksploatowany do 1941 w Norymberdze tak zachwycił naszych przyjaciół, że podjęli się oni realizacji odbudowy podobnego pojazdu pochodzącego z serii wcześniejszej od zachowanego w Krakowie tramwaju.

Zanim rozpoczęto rozmowy o zakresie prac i stosowanych technologiach miłośnicy tramwajów w Norymberdze rozpoczęli zbieranie pieniędzy na ten cel. Oprócz zbiórki wśród

hobbystów udało się namówić do współdziałania zarówno magistrat, banki oraz różne firmy, które wspomogły działania np. swoimi produktami. Po trzech latach od podjęcia decyzji o odbudowie i uzgodnieniach pomiędzy zleceniodawcą a wykonawcą nastąpiło przewiezienie wagonu do Krakowa.

Tramwaj doczepny o numerze 336 został wyprodukowany w Norymberdze w 1906 roku i jest ostatnim istniejącym z całej serii. Po wielu latach użytkowania na liniach z pasażerami został przebudowany i przez dziesięciolecia był eksploatowany jako wagon techniczny służący do przewozu piasku. Zniknęły pomosty, wyposażenie wnętrza, ściany boczne od linii okien wzwyż oraz niezwykle interesujący dach ze świetlikiem. Podwozie wyglądało na zachowane w stosunkowo dobrym stanie. Aby przywrócić wagonowi dawny blask i świetność należało wszystkie elementy stalowe wyczyścić, a ewentualne uszkodzenia usunąć. Konstrukcja nadwozia wykonana z drewna wymagała całkowitej odbudowy, zachowane fragmenty nie nadawały się do wykorzystania. W naszej firmie tego trudnego zadania – odbudowy - podjęła się Stacja Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie.

W czerwcu 2010 roku przystąpiono do rozbiórki przytransportowanego do Krakowa wagonu. Dość szybko okazało się, że pesymistyczne przewidywania dotyczące stanu zachowania konstrukcji stalowej były prawidłowe. Ponad 100 lat eksploatacji zrobiło swoje. Korozja oraz dokonane przez lata rekonstrukcje naruszyły znacznie większość elementów. Nie było to zaskoczeniem, ale dopiero po wyczyszczeniu ramy można było zamawiać odpowiedni materiał.

Najważniejszym elementem w odbudowie całego pojazdu zawsze jest prawidłowe odtworzenie drewnianej konstrukcji – pudła wagonu. Przez wiele lat prace stolarskie wykonywane były przez naszych pracowników znajdujących nie tylko



Początek prac rozbiórkowych na terenie zajezdni Nowa Huta.



Złożona w całość konstrukcja pudła wagonu na terenie zakładu stolarskiego

swój fach ale także trudne warunki eksploatacji tego typu konstrukcji w normalnym ruchu ulicznym. Przyśięgając do odbudowy nie można było polegać już na tych specjalistach. Odejścia na emerytury a nade wszystko wiek osób, które tego typu prace prowadziły zmusił do poszukiwań odpowiedniego fachowca poza firmą. Po konsultacjach, prowadzonych na długo przed przewiezieniem wagonu do Krakowa, wybrano zakład Krzysztofa Stryszowskiego z Wieliczki. Pierwsze efekty jego pracy można było „już” zobaczyć w styczniu 2011 roku. W celu sprawdzenia prawidłowości budowy poszczególnych węzłów (elementów łączących) w zakładzie stolarskim powstał niemal kompletny, choć pozbawiony podwozia, wagon, do którego można było wejść i np. wyglądać przez okno.

Od samego początku wszelkie prace związane z odbudową są konsultowane z właścicielem wagonu. Wszystkie rozmowy i uzgodnienia mają prowadzić do jak najwierniejszej odbu-



Wagon serii 300 z 1906 roku na terenie zajezdni w Norymberdze. Tak będzie wyglądał odbudowywany wagon (fot. arch. VAG)

dowy tego staruszka, który po całkowitej renowacji będzie mógł wozić pasażerów po torowiskach Norymbergi. Ponadto wagon spełniać musi nieco inne od obowiązujących w Polsce wymagania niemieckich przepisów. Stąd w kilku przypadkach prace były prowadzone pod nadzorem, lub wręcz wykonywane przez zagranicznych fachowców, często hobbyistów, posiadających stosowne uprawnienia i gwarantujących bezproblemowy przyszły odbiór wagonu. Miłośnikom z Niemiec niezwykle zależy na oryginalności i wierność niemal wszystkich elementów. W tym egzemplarzu nie zachowało się wiele, ale przed laty uratowano przed zniszczeniem niektóre detale i dziś stanowią one wzór umożliwiającą zastosowanie ich w remontowanym tramwaju.

Dzięki temu także i do krakowskiego wagonu PN3-555 trafią niektóre części wyposażenia, którymi w momencie jego remontu nie dysponowaliśmy.

Do zakończenia prac jeszcze daleko, choć na pierwszy rzut oka wagon jest już prawie cały. Montaż poszczególnych drewnianych i mosiężnych elementów wyposażenia to długi i najważniejszy w odbudowie proces, który może zaważyć na jakości i odbiorze wizualnym wagonu. Wykonane już prace, choć tylko częściowe, zostały zaprezentowane przez naszych niemieckich znajomych na spotkaniach poświęconych pojazdom historycznym i ich remontom. Być może właśnie prezentacja naszego dorobku oraz fachowości i jakości prac sprawiła, że mamy kolejne zapytania dotyczące możliwości remontu starych tramwajów. Spoza naszego kraju. Być może uda się je sfinalizować.

Jacek Kołodziej



Ostatnie pasowanie elementów drewnianych wyposażenia wnętrza

TELE-BUS JEDZIE JESZCZE DALEJ

• **Od soboty, 19 listopada obszar, po którym kursuje tele-bus, czyli popularny autobus na telefon, został poszerzony o kilka ulic w rejonie Płaszowa i Rybitw. Tele-bus dojeżdża od tego dnia do ul. Gromadzkiej, Kuklińskiego, Płaszowskiej, Sarmackiej i Strycharskiej (Płaszów) oraz do ulicy Śliwiaka i do odcinka ulicy Wrobela - od ul. Śliwiaka do ul. Rącznej (Rybitwy).**



Na nowym odcinku usługi tele-busa zostały uruchomione nowe przystanki o nazwie: Kuklińskiego, Płaszowska, Strycharska, Śliwiaka dotychczas nie obsługiwane przez tele-busa.

- Z prośbą o poszerzenie obszaru funkcjonowaniu tele-busa zwrócili się do nas m.in. mieszkańcy z rejonu ul. Płaszowskiej. Jest to już kolejny przypadek, kiedy to na wniosek mieszkańców tele-bus zwiększa swój zasięg. Stało się tak już w 2009 oraz 2010 roku – mówi Adrian Obuchowicz z MPK SA, odpowiedzialny za usługę tele-busa.

Usługa tele-busa cały czas cieszy się dużą popularnością wśród mieszkańców Płaszowa, Rybitw i Podwierzbia. Każdego dnia zamawia ją ponad 100 osób.

Przypomnijmy. Tele-bus to pierwsza tego typu usługa w kraju. Pasażerom daje ona możliwość zamówienia kursu przez telefon. To pasażer sam ustala godzinę oraz miejsce rozpoczęcia i zakończenia podróży.

Warto podkreślić, że w tele-busie obowiązują te same rodzaje biletów, co w regularnej komunikacji zbiorowej, z zachowaniem wszystkich ulg przysługujących poszczególnym grupom pasażerów.

W tele-busie zachowują ważność okresowe bilety sieciowe (na wszystkie linie) oraz okresowe bilety wykupione na jedną z następujących linii autobusowych: 108, 123, 125, 127, 158 i 185.

Tele-busy w Krakowie zaczęły kursować w lipcu 2007 roku, jako jedno z kilkunastu zadań unijnego programu Caravel Civitas II.

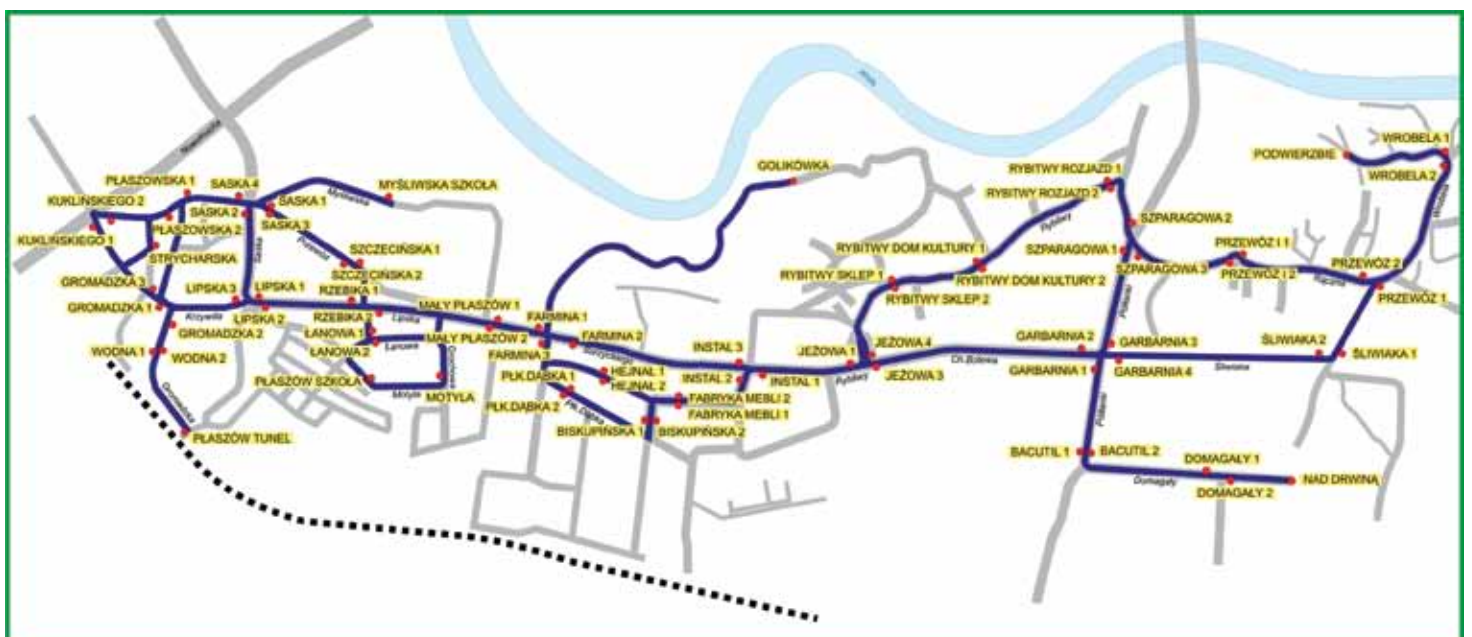
Zasady zamawiania tele-busa:

- Zamówienie należy złożyć minimum 30 minut przed planowanym rozpoczęciem podróży

- Zamówienie u dyspozytora tele-busa można składać pod bezpłatnym numerem telefonu 0 800 54 17 17 (gdy dzwonimy z telefonu stacjonarnego) lub pod numerem 012 254 17 17 z telefonów komórkowych (płatne wg stawek operatora).

- Kursy tele-busem są realizowane od poniedziałku do piątku w godzinach od 7.00 do 23.00 a w soboty, niedziele i święta od 6.00 do 23.00.

Marek Gancarczyk



WIEDEŃ – STOLICA WALCA... I TRAMWAJÓW

- **Wymieniając największe miasta Europy, nie sposób o nim zapomnieć. Wiedeń - stolica Austrii, ważne centrum kulturowe i komunikacyjne Europy. Wielu z nas kojarzy go z „polską” odsieczą wiedeńską, Johannem Straussem, aromatyczną kawą, pysznym sernikiem, a niektórym także, kojarzy się on z... komunikacją miejską.**

Zwiedzanie Wiednia nie miałoby swojego uroku, gdyby nie spojrzenie na niego zza okien... tramwaju. Linie 1,2,D,J oraz specjalny tramwaj „Ring Wagen” mogą zabrać turystów w podróż po ulicach wiedeńskiego Ringu - 5 kilometrowego traktu, okalającego centrum miasta. Jadąc, wokół niego, aparat fotograficzny należy trzymać w stałej gotowości, bowiem co chwilę przed oczami pojawiają się coraz to nowe zabytkowe obiekty.

Jadąc tramwajem wokół Ringu, nie sposób, nie zwrócić uwagi na wiedeńską komunikację miejską. Jako, że Wiedeń jest jedną z najważniejszych europejskich stolic, władze miasta musiały zatroszczyć się o odpowiedni jej rozwój i dostosowanie do wielu potrzeb aglomeracji. Oprócz tramwajów i autobusów w stolicy Austrii działa metro - tzw. U-Bahn. Nad całością przewozów czuwa przewoźnik Wiener Linien, który wchodzi w skład holdingu miejskiego: „Wiener Stadtwerke”. Poza wyżej wymienionymi rodzajami transportu popularna jest także szybka kolej miejska - tzw. Schnell Bahn. Aktualnie po Wiedniu jeździ 28 linii tramwajowych, 43 autobusowe oraz 5 linii metra. W tak dużym mieście nie może oczywiście zabraknąć komunikacji nocnej. Tę rolę pełnią wyłącznie autobusy, które obsługują 19 linii.

Historia wiedeńskiej komunikacji wiąże się z rokiem 1865, kiedy to w stolicy Austrii zdecydowano się uruchomić pierwszy tramwaj konny. Z czasem na przełomie XIX i XX wieku, podobnie jak i w Krakowie, zastąpiony on został przez tramwaj elektryczny. Później w ofercie miejskiego przewoźnika pojawiły się także autobusy. Co ciekawe, właściwie do dziś nie są w stanie konkurować z tramwajami i ich specyficznym klimatem. Gdy wsiada się do wiedeńskiego tramwaju można „odbyć” nostalgiczną podróż w przeszłość. Sieć tramwajowa jest dość rozległa - jej całkowita długość wynosi 214,8 km i można nią przemierzyć miasto wzdłuż i wszerz. Historia wiedeńskiego metra jest nieco młodsza, bowiem w obecnym kształcie zaczęło funkcjonować dopiero w latach siedemdziesiątych. Jednak jego początki sięgają końca XIX wieku, a fragmenty dzisiejszych linii U4 i U6 były częścią szybkiej kolei miejskiej.

Jeśli chodzi o tabor wiedeńskiego przewoźnika, to wśród tramwajów dominują pojazdy wyprodukowane przez SGP - E1 oraz E2. Pierwsze z nich znane są bardzo dobrze w Krakowie, bowiem jeżdżą w Grodzie Kraka od ponad 7 lat. Podobnie jak w stolicy Austrii kursują wraz z doczepami typu C3. W Wiedniu do pociągów tramwajowych E1 podpinane są również doczepy typu C4. Z kolei do tramwajów typu SGP E2 (wyprodukowanych w latach 1978-1990) najczęściej „doczepiane” są wagony typu C5. Mimo, iż stare wiedeńskie tramwaje mają swój „klimat”, są one systematycznie wypierane przez nowoczesne pojazdy Siemens ULF. Na stanie wiedeńskiego przewoźnika znajdują się już 233 takie pojazdy.

Wśród autobusów dominują pojazdy marki Graf & Stift. Firma ta została wchłonięta przez koncern MAN i to właśnie pod jego „patronatem” produkowane są autobusy jeżdżące po austriackiej sto-

licy. Są to zarówno autobusy przegubowe jak i pojazdy dwunastometrowe. W ścisłym centrum miasta, z racji na bardzo dużą ilość krętych i wąskich ulic, Wiener Linien zdecydował się postawić na autobusy klasy „midi”. Do dziś funkcję tę pełnią wozy Volkswagen Kutsenits.

Mówiąc o pociągach metra, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na niemal kultowy model SGP U1. Stanowił on podstawę wiedeńskiego taboru od samego powstania U-bahnu. Stare, szare pociągi z ręcznie otwieranymi drzwiami produkowane od roku 1972, są systematycznie wypierane przez nowe pociągi typu Siemens V Class. Jedyną linią, na której nie kursuje żaden z wymienionych pociągów jest linia U6. Tutaj jeżdżą wyłącznie pociągi SGP typu T. Do 2008 roku na linii U6 pojawiały się również pociągi SGP E6. Dziś podobnie jak wagony tramwajowe E1+c3 możemy oglądać je w... Krakowie. Na ulicach naszego miasta służą jako zmodernizowane tramwaje EU8N. Cała sieć wiedeńskiego metra składa się ze 101 stacji, zaś długość linii to niecałe 75 kilometrów. W planach jest budowa szóstej linii - U5 lecz jej oficjalne otwarcie datowane jest dopiero na rok... 2020.

Pisząc o wiedeńskim transporcie przedstawić trzeba kilka linii, które mają swój wyjątkowy charakter. Głównie dlatego, iż podróżując nimi możemy dotrzeć w miejsca piękne, mające niezwykłą atmosferę. Tak jest w przypadku linii tramwajowej 38, która prowadzi do Grinzingu - dzielnicy, w której można poczuć prawdziwy urok XIX wiecznego Wiednia. Linia D wiezie pasażerów przez „zachodnią” część Ringu, a dotrzeć nią można pod pałac Belvedere, a także pod Muzeum Historii Wojskowości zwane popularnie Arsenalem. Z kolei „jedynka”, podobnie jak linia D, jedzie pod słynny Hundertwasser Haus, który dzięki wielu barwom i nieregularnym kształtom, przypomina raczej bajkowy zamek niż dom mieszkalny.

Spośród linii autobusowych trzeba wymienić 38A. Wiezie ona turystów przez Lasek Wiedeński, aż na Kahlenberg - miejsce, z którego polski król Jan III Sobieski rozpoczął słynną „odsiecz wiedeńską”. Zaś 10A to linia, która przejeżdża niemal przez całe miasto z południa na północ i dowozi pasażerów aż do pałacu Schonbrunn. Kto chce przekonać się jak ciężka może być praca kierowcy miejskiego autobusu powinien skorzystać z usług linii 1A oraz 3A, które jeżdżą po ścisłym centrum austriackiej stolicy. Kręte, wąskie uliczki wymagają nie lada wprawy i umiejętności w prowadzeniu tego typu pojazdów.

Podróżując metrem warto zwrócić uwagę na linię U6, na trasie której (głównie dlatego, iż położona jest prawie wyłącznie nad ziemią) możemy zobaczyć Spittelau, spalarnię, która została przekształcona przez Hundertwassera (austriackiego artystę), w bardzo oryginalny, niezwykle ciekawy obiekt zwieńczony wieżą ze złotą kopułą. Stację dalej znajduje się Handelskai - najwyższy budynek w mieście. Nie wolno zapomnieć także o linii U3, która przejeżdża przez stację Erdberg. Wysiadając na niej, zaraz po wyjściu na powierzchnię, zobaczyć można imponujących rozmiarów Muzeum Komunikacji Miejskiej. Znajduje się w nim bardzo bogata ekspozycja, mogąca zainteresować nie tylko miłośników komunikacji.

Nie tylko więc zabytki, ale również komunikacja miejska mogą być powodem do odwiedzenia Wiednia. Dojazd z Polski nie nastręcza większych trudności. Autokar, pociąg, samolot, samochód - wszystkie te pojazdy dowożą chętnych do stolicy Austrii. Ta zaś odkrywa przed nimi swój kulturowy i niezwykły urok. Warto więc pobyć tu kilka dni, by kroczyć śladami historii, spróbować swoich sił w walcu, degustacji: apfelstrudell’a, wiener schnitzel’a, aromatycznej malej czarnej i by zapoznać się z wiedeńską komunikacją.

Jan Adamski



Wawel

TRAMWAJEM PRZEZ HISTORIĘ KRAKOWA – LINIE 3 I 22

• **Wraz z ostatnim tegorocznym numerem Przewoźnika Krakowskiego, kończymy cykl artykułów „Tramwajem przez historię Krakowa”. W czasie dotychczasowych podróży staraliśmy się pokazać naszym czytelnikom znane i mniej znane rejony naszego miasta. Dziś na ostatnią „przejażdżkę” zabiorą nas tramwaje linii 3 oraz 22.**

Stoimy na pętli Bieżanów Nowy. Jest trochę chłodno, dlatego z radością witamy podjeżdżającą „trójkę”. Punktualnie o godzinie 12:09 ruszamy nią w stronę Krowodrzy. Tuż po wyjeździe z pętli, na wysokości przystanku „Ćwiklińskiej”, mijamy zbudowany w roku 1982 - Kościół Najświętszej Rodziny. Świątynia posiada charakterystyczną, zbudowaną na planie okręgu, fasadę i nowoczesne wnętrze. Jadąc, przez Bieżanów Nowy, przyglądamy się blokom mieszkalnym, których lokatorzy być może podróżują teraz z nami.

Po czterech minutach jazdy zatrzymujemy się na przystanku „Prokocim Szpital”. W oddali widać budynek Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego, otwartego w 1965 roku. Olbrzymi wkład w jego budowę wniosła Polonia Amerykańska oraz rząd USA. Do dziś placówka ta służy wielu młodym pacjentom, ratując ich zdrowie i życie. Wymiana pasażerów zakończona, skręcamy teraz w prawo i mknijemy, w kierunku północnym. Tramwaj mija pętlę „Prokocim” i dojeżdża do przystanku „Włotowa” a po chwili „trójka” wjeżdża na przy-

stanek Dworcowa. Stąd, ok. 500 metrów dalej, znajduje się budynek dworca Kraków Płaszów. Jest to druga, pod względem wielkości i liczby obsługiwanych pasażerów, stacja kolejowa w naszym mieście. Warto zaznaczyć, że obecny budynek dworca powstał w latach sześćdziesiątych i zastąpił dawny, austriacki obiekt z 1884 r. Po nieco dłuższej wymianie pasażerów kontynuujemy naszą „wyprawę” ul. Wielicką. Po drodze mijamy cmentarz podgórski nowy - założony w 1900 r. i dojeżdżamy do przystanku „Powstańców Wielkopolskich”. Stąd możemy podziwiać kopiec Krakusa-legendarnego założyciela Krakowa. Ten usypany prawdopodobnie między VII, a VIII wiekiem monument, jest jednym z czterech takich obiektów w Krakowie. Roztacza się z niego wspaniały widok niemal na całe miasto. Z jego szczytu widać pozostałości po kamieniołomie „Liban”, a także tereny, na których znajdował się (w okresie II wojny światowej) niemiecki obóz koncentracyjny-„Płaszów”. Za aleją Powstańców Śląskich widać cmentarz Podgórski stary. Pochodzi on z końca XVIII wieku i jest jednym z najstarszych w mieście. Tam spoczywają m. in. Edward



Szpital w Prokocimiu



Most Piłsudskiego

Dębowski – jeden z organizatorów powstania krakowskiego z 1846 roku, Wojciech i Władysław Eliasz-Radzikowscy oraz rodzina Zollów. Dostajemy zielone światło i tramwaj jedzie już ul. Limanowskiego.

Mijamy skrzyżowanie z ul. Na Zjeździe i jesteśmy w centrum Podgórza. Warto wiedzieć, że aż do 1915 roku było ono osobnym miastem, konkurencyjnym dla Krakowa. Dopiero za sprawą twórcy „Wielkiego Krakowa”- prezydenta Juliusza Leo stało się jedną z jego dzielnic. W Podgórzu znajduje się urokliwy rynek, a przy nim kościół św. Józefa. Zbudowany w latach 1905-1909 wg projektu Jana Sas-Zubrzyckiego, jest jednym z najlepszych przykładów architektury neogotyckiej w Krakowie. Jego wieża zwieńczona jest hełmem, podobnym do tego z wieży kościoła Mariackiego, zaś we wnętrzu można podziwiać wspaniałe kaplice oraz bardzo ciekawą polichromię. W Ryнку Podgórskim znajdują się też słynne kamienice jak choćby: nr 12-„Pod Jeleniami”, nr 13-„Pod Czarnym Orłem”, czy nr 1- dawny podgórski ratusz. Z żalem opuszczamy Rynek Podgórski i chwilę później dojeżdżamy do przystanku „Korona”. Stąd na wprost widać halę sportową klubu „Korona”, który posiada kilka sekcji sportowych m. in. koszykówki, gimnastyki, pływania, szachów, wspinaczki. Nasza „trójka” skręca teraz w prawo i kieruje się na most im. Józefa Piłsudskiego. Powstał on w 1933 r. i miał zastąpić mocno wysłużony most Podgórski. Tu ciekawostka - pierwsze tramwaje przejechały po nim dopiero...po zakończeniu II wojny światowej w roku 1945. Ten most jest jednym z ciekawszych tego typu obiektów w naszym mieście, choć tuż obok, wyrosła mu nie byle jaka „konkurentka”. Kładka Ojca Bernatka oddana do użytku rok temu, jest pieszo-rowerową, najnowszą przeprawą przez Wisłę. Ulubili ją sobie szczególnie zakochani, wieszają tu kłódki z wygrawerowanymi lub napisanymi imionami – oczywiście „na szczęście”.

Tymczasem tramwaj wjeżdża już na Kazimierz i mija kościół oo. Bonifratrów - świątynię zbudowaną w 1751 r. w stylu



Kościół ojców Franciszkanów

późnobarokowym. Należy wspomnieć, że obiekt posiada jedną z najpiękniejszych w Polsce fasad, autorstwa znakomitego architekta Franciszka Placidiego. Niedaleko kościoła znajduje się pl. Wolnica, pełniący pierwotnie funkcję rynku dzielnicy Kazimierz. Jego główna ozdoba to imponujący ratusz, którego najstarsze elementy sięgają 1414 roku. W nim też znajduje się jedno z najciekawszych krakowskich muzeów-Muzeum Etnograficzne. Jego imponujące zbiory są jednymi z najbardziej wartościowych w Polsce. Tymczasem nasza „trójka” minęła ul. Krakowską, przejechała skrzyżowanie z ul. Dietla i po chwili znaleźliśmy się u stóp Wawelu.



Kurja Krakowska

Tego miejsca nie trzeba rekomendować. Królewski zamek, nekropolia władców i wybitnych Polaków, znak potęgi Rzeczypospolitej. Stanowi on dla Polaków zarówno symbol ich wielowiekowej kultury i historii, ale również symbol ukrytej w nim mistycznej siły i duchowego przesłania. Żegnamy to wspaniałe miejsce i jedziemy wzdłuż Plant ul. Św. Gertrudy. Z oddali widzimy zaplecze kościoła ss. Piotra i Pawła, ul. Św. Sebastiana, przy której znajduje się warte obejrzenia Muzeum Przyrodnicze. Po ok. dwóch minutach skręcamy w lewo i tu czeka na nas krótki, ale niezwykle urokliwy odcinek trasy, a mianowicie ulice Dominikańska i Franciszkańska. Tramwaj przejeżdża w bardzo bliskim sąsiedztwie kościoła Świętej Trójcy, nad którym opiekę sprawują oo. Dominikanie. Powstanie kościoła datuje się na ok.1250 rok. Świątynia ta posiada tytuł bazyliki mniejszej. W jej wnętrzu warto zobaczyć m. in. płytę nagrobną nauczyciela synów królewskich – Filipa Kallimacha projektu Wita Stwosza, kaplicę Św. Jacka z obrazami Tomasza Dolabelli i stiukami Baltazara Fontany. Wjeżdżamy teraz na pl. Wszystkich Świętych. To tu w Pałacu Wielopolskich mieści się siedziba Urzędu Miasta Krakowa. Na jego pierwszym piętrze znajduje się galeria portretów prezydentów naszego grodu. Obok pałacu stoi pomnik pierwszego



Kościół na Skalce

prezydenta Krakowa-Józefa Dietla sprawującego swój urząd w latach 1866-1874. Z tego miejsca tylko dwa kroki do jednego z najpiękniejszych gotyckich obiektów Krakowa-kościła oo. Franciszkanów, konsekrowanego w 1249 roku. W jego wnętrzu do dziś panuje nastrój nieco mrocznej epoki średniowiecza. A podziwiać w nim możemy m. in. replikę Całunu Turyńskiego, przepiękny witraż autorstwa Stanisława Wyspiańskiego-Bóg Ojciec, czy wspaniały obraz przedstawiający Matkę Bożą Nieustającej Pomocy. Mówiąc o kościele Franciszkanów nie można pominąć słynnych krużganków, które zostały przeznaczone na galerię malarstwa sztalugowego oraz ściennego, w tym kolekcję portretów krakowskich biskupów. Przed świątynią widzimy pomnik kardynała Adama Stefana Sapiehy – Niezlomnego Księcia. Wystarczy teraz przenieść wzrok na drugą stronę ul. Franciszkańskiej, by zobaczyć Uniwersytet Papieski Jana Pawła II-jedną z dziewięciu tego typu szkół wyższych na świecie, oraz Pałac Biskupi, którego nieodłącznym elementem jest słynne „Okno Papieskie”. Z niego to Ojciec Święty Jan Paweł II wielokrotnie rozmawiał z wier-

nymi, a szczególnie z ukochaną młodzieżą. Jedziemy dalej wzdłuż Plant, tym razem ulicami Straszewskiego, Podwale, Dunajewskiego i Basztową. Po drodze mijamy Filharmonię, budynki Uniwersytetu Jagiellońskiego, Teatr Bagatela. Pełni wrażeń opuszczamy przystanek „Basztowa LOT”, skręcając w lewo, w ul. Długą. Jesteśmy przy placu Słowiańskim, na którym dawniej znajdował się kościół Św. Walentego, a także tzw. „Dom turecki”, z charakterystyczną fasadą ozdobioną minaretem. Za chwilę opuścimy przystanek „Pędzichów” i dojedziemy do Nowego Kleparza. Ten jeden z najbardziej uczęszczanych placów targowych w naszym mieście, powoduje bardzo długą wymianę pasażerów. W końcu jednak motorniczy zamyka drzwi, dostajemy zielone światło i kierujemy się w stronę ul. Kamiennej do pętli Dworzec Towarowy. Jej końcówka została gruntownie przebudowana w 2007 r. kiedy to oddano nową, zmodernizowaną trasę do os. Krowodrza Górka. Nasza „trójka” jedzie teraz wiaduktemi prowadzonymi nad linią kolejową nr 133. W ten sposób znaleźliśmy się na przystanku „Prądnicka”, w pobliżu Szpitala im. Gabriela Narutowicza-pierwszego prezydenta II Rzeczypospolitej. Projektantem obiektu był Waclaw Krzyżanowski, a sam ośrodek rozpoczął działalność w 1934 r. Tymczasem powoli zbliżamy się do końca naszej trasy. Koło przystanku „Bratysławska” kierujemy oczy ku górze, gdyż tuż obok znajduje się „Dom wschodzącego słońca” - siedemnastokondygnacyjny wieżowiec, jest jednym z największych w naszym mieście. Znajdują się w nim nie tylko mieszkania, ale również sklepy i hotel. Nasz tramwaj rozpędza się na ostatniej prostej i po chwili wjeżdża na dworzec autobusowo-tramwajowy Krowodrza Górka. Tu kończy się nasza długa, pełna wrażeń podróż „trójką”. Teraz wróćmy na południe miasta, by przejechać równie ciekawą linią – mianowicie 22.

Na pętli Borek Fałęcki czeka już na nas „wiedeński” pociąg E1+c3. Droga do Nowej Huty będzie bardzo długa, ale warta tego, by spędzić w tramwaju blisko godzinę i zobaczyć Kraków z nieco innej perspektywy.

Motorniczy dał znak do odjazdu, na zegarku godzina 15:01 ruszamy więc w stronę Nowej Huty. Tramwaj rozpędza się coraz bardziej, a nam ukazuje się po prawej stronie Sanktuarium Bożego Miłosierdzia. Szczególnie dobrze widać nową bazylikę, budowaną w latach 1999-2002 wg projektu Witolda Cęckiewicza, a także górującą nad nią 77-metrową wieżę widokową. W skład całego kompleksu wchodzi: zabytkowy



Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach



Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach



Al. Solidarności

zespół klasztorny Sióstr Bożego Miłosierdzia, Kaplica Wierzącej Adoracji Najświętszego Sakramentu, Dom Duszpasterski, Aula Jana Pawła II, a także wymieniona wcześniej nowa bazylika, konsekrowana przez papieża Jana Pawła II podczas Jego ostatniej pielgrzymki do ojczyzny. Podczas pamiętnej Mszy papież-Polak zawierzył świat Bożemu Miłosierdziu. Mimo jego odejścia w 2005 roku, jego słowa i nauka pozostają wciąż w pamięci. Najlepszym tego przykładem jest budowane Centrum Jana Pawła II - Nie lękajcie się - a także projektowany piąty krakowski kopiec nazwany imieniem tego wielkiego Polaka.

Z mostu Grunwaldzkiego roztacza się wspaniały widok na Wawel, który szybko pozostaje za nami, bo jedziemy już wzdłuż ulicy Dietla. Dawniej płynęła tędy Wisła. Jej stare koryto zostało zasypane wg zamysłu prezydenta Krakowa - Józefa Dietla. Mijamy skrzyżowanie ulic Stradomskiej i Krakowskiej, by po chwili znaleźć się na przystanku „Starowiślna” a następnie „Dąbie”. Od południowej strony, mijamy Park Lotników Polskich, a w nim ogród doświadczeń im. Stanisława Lema. Na rondzie Czyżyńskim „dwadzieścia dwa” skręca w prawo w stronę ścisłego centrum Nowej Huty. Jadąc aleją Jana Pawła II dojeżdżamy do Placu Centralnego. Mijamy po drodze Nowohuckie Centrum Kultury, istniejące od roku 1983. Placówka swoją ofertę kieruje głównie do dzieci i młodzieży, ale również dorośli mogą w niej znaleźć coś odpowiedniego dla siebie. Działają tu liczne zespoły taneczne, muzyczne, jak również galeria sztuki. Częstymi gośćmi placówki są artyści oraz międzynarodowe grupy kulturowe. Mamy zielone światło i nasz tramwaj wjeżdża na plac Centralny. Od 2004 roku nosi on imię zmarłego prezydenta USA - Ronalda Reagana sympatyzującego z polskim ruchem „Solidarność”. Po prawej stronie znajduje się pomnik Solidarności, przeniesiony tu w 2005 roku spod hali walcowni. Nieco dalej, na os. Centrum E w budynku dawnego kina „Światowid”, założono w 2008 roku Muzeum PRL-u.



Nowohuckie Centrum Kultury



Pomnik Solidarności na pl. Centralnym

Opuszczamy plac Centralny i aleję Solidarności kierujemy się w stronę kombinatu. Po ok. trzech minutach jesteśmy pod dawnym industrialnym „molochem”. Za oficjalny dzień jego otwarcia uważa się 22 lipca 1954 roku, kiedy to zaczęły prace: elektrownia, koksownia i aglomerownia. Odbył się także wówczas pierwszy spust surówki z wielkiego pieca nr 1. Dziś kombinat to tylko wspomnienie dawnej wielkości. Tramwaj opuścili już niemal wszyscy. A my skręcamy w lewo, w Ujastek, a następnie w prawo w ul. Mrozową. Po prawej stronie mijamy remizę zakładowej straży pożarnej. Dalej tramwaj toczy się starymi wysłużonymi torami. Całe otoczenie ul. Mrozowej sprawia dość przygnębiający widok, szczególnie jesienią gdy drzewa nie skrywają zaniedbań. W końcu „dwudziestka dwójka” dowiozła nas na pętlę „Walcownia”, do końca swojej i naszej podróży.

Trasą linii 22 kończymy serię „Tramwajem przez historię Krakowa”. Mamy nadzieję, że te przejażdżki ulicami miasta, podróże przez jego historię wniosły w życie naszych czytelników trochę nowości, wiedzy i przyjemności. Dziękujemy, że towarzyszyliście nam państwo w „przejazdach” liniami 2,3,4,16,21,22. Mamy nadzieję, że nowy cykl, będący obecnie w przygotowaniu okaże się równie interesujący jak ten poprzedni.

Jan Adamski



Straż Pożarna przy ul. Mrozowej

IV OGÓLNOPOLSKI KONKURS KIEROWCÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

• Kolejna edycja konkursu organizowanego przez IGKM tym razem z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie odbyła się w dniach 29-30 września 2011 roku w Krakowie.

Po dwóch dniach rywalizacji wyłoniono „Najlepszego kierowcę w komunikacji miejskiej”, którym został Pan Piotr Szoda z Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Wejherowie. W trakcie konkursu ocenie podlegała znajomość przepisów kodeksu drogowego, praktyczne umiejętności prowadzenia autobusu, właściwa obsługa pasażerów oraz udzielanie pierwszej pomocy. W ćwierćfinale konkursu kierowcy rozwiązywali teoretyczny test wielokrotnego wyboru zawierający pytania z zakresu przepisów ruchu drogowego, pierwszej pomocy oraz tzw. pytania branżowe, które pochodziły z banku pytań egzaminacyjnych związanych z kwalifikacją wstępną i okresową. Test przygotowany przez przedstawiciela Automobilklubu Polski zawierał 40 pytań. Do pierwszego etapu konkursu przystąpiło 60 kierowców (w tym 4 kobiety) z 27 firm przewozowych z całej Polski. Wynikiem pierwszego etapu konkursu było wytypowanie 20 najlepszych kierowców, którzy w teście podali najwięcej poprawnych odpowiedzi. Dodatkowym kryterium był czas wypełnienia testu.

W półfinale konkursu zadaniem zawodników było pokonanie wyznaczonej trasy zawierającej jazdę między słupkami, cofanie po łuku, zatrzymanie na przystanku w określonej odległości od krawężnika z wprowadzaniem pasażera na wózek inwalidzkim i pomiar prędkości na wybranym odcinku. Dodatkowym elementem oceny kierowców był pomiar poziomu wody w specjalnym naczyniu wewnątrz autobusu. Zbyt dynamiczna jazda powodowała ulewanie się wody z naczynia i w konsekwencji doliczanie karnych sekund. Głównym kryterium oceny w tej konkurencji był czas przejazdu, do którego naliczano punkty karne za stwierdzone uchybienia w realizacji trasy. Przebieg jazdy sprawnościowych był monitorowany i oceniany przez policjantów z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji oraz funkcjonariuszy Straży Miejskiej.

Do finału zakwalifikowano dziesięciu kierowców, którzy uzyskali najlepszy czas podczas jazdy sprawnościowej (po doliczeniu czasu za określone uchybienia). W finale oceniano umiejętności związane z obsługą pasażerów, któ-



Konkurs sprawdzał wiedzę kierowców z zakresu udzielania pierwszej pomocy

re składały się z dwóch części. W pierwszej przygotowano scenkę dotyczącą obsługi pasażerów. Zadaniem kierowcy było przejechanie kontrolnego przystanku w sytuacji możliwie zbliżonej do warunków rzeczywistych. W autobusie pojawił się pasażer niewidomy oraz pasażer z atakiem padaczki. Kierowca musiał odpowiednio zareagować wobec nich obu, ale jednocześnie pamiętać o pozostałych pasażerach w autobusie oraz zasadach właściwego awaryjnego zatrzymania autobusu na trasie. Głównym kryterium oceny były skuteczność i adekwatność reakcji kierowcy oraz sposób jego komunikacji interpersonalnej z pasażerami.

W drugiej części finału uczestnicy konkursu wykonywali zadania z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej, zorganizowane przez zespół ratowników Straży Miejskiej. Scenki zainscenizowano autobusie przegubowym.

W klasyfikacji końcowej finału wzięto pod uwagę łącznie wyniki testu teoretycznego jazdy sprawnościowej, scenek



Ważna była nie tylko technika jazdy, ale także pomoc osobom niepełnosprawnym

z obsługi pasażerów oraz zadań pierwszej pomocy w namiocie. W przypadku dwóch zawodników z jednakową końcową liczbą punktów, o ostatecznej lokacie zdecydował wynik testu teoretycznego.

Główną nagrodę czyli Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz 6000 złotych otrzymał Piotr Szoda z MZK Wejherowo, kolejne nagrody w wysokości odpowiednio 5000, 4000, 3000 i 2000 złotych otrzymali Piotr Wróbel (MPK Kraków), Grzegorz Kamienowski (MZA Warszawa), Wojciech Klarzyński (MPK Poznań) oraz Ryszard Drzewiński (MPK Wrocław).

W trakcie trwania konkursu zorganizowaliśmy i przeprowadziliśmy zajęcia warsztatowe o charakterze edukacyjnym dla uczestników konkursu. Jednym z nich było praktyczne ćwiczenie gaszenia otwartego źródła ognia, drugim – warsztat z psychologiem na temat wpływu czynników stresogennych na wypadkowość w komunikacji miejskiej.

Uczestnicy konkursu byli pod wrażeniem doskonałej organizacji całego konkursu a szczególnie niezwyklej współpracy krakowskiego MPK z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie.



Wszystko zaczęło się od testu



Przejazd przez plac manewrowy był jednym z elementów konkursu

Jeżeli chodzi o ocenę wykonania zadań półfinałowych i finałowych pewnym zaskoczeniem dla sędziów okazały się problemy kierowców z prawidłową obsługą pasażerów niepełnosprawnych. Niestety znalazło się kilka osób, które nie potrafiąc prawidłowo wprowadzić i wyprowadzić osoby niewidomej do i z autobusu – najczęściej wypychały ją przed siebie. Niewiele ponad połowa z kierowców potrafiła wykonać się praktyczną znajomością elementarnej techniki podania łokcia niewidomemu lub położenia jego ręki na swoim barku. Przedstawiciele policji zwrócili natomiast uwagę na niewłaściwe zatrzymywanie pojazdu w sytuacji awaryjnej – zaledwie połowa finalistów włączyła światła awaryjne stojąc na zakręcie poza przystankiem, a tylko dwóch podjęło starania o możliwie bezpieczne umiejscowienie autobusu. Kilku kierowców miało wyraźne problemy w nawią-

zaniu kontaktu z pasażerami i włączeniu ich do pomocy. U niemal wszystkich można było zaobserwować problem w wyartykułowaniu czytelnego i jasnego komunikatu dla pasażerów o przerwaniu (lub choćby zakłóceniu) dalszego wykonywania kursu. Jest to o tyle niepokojące, że jako jeden z ważniejszych czynników jakościowych współczesnego transportu zbiorowego traktuje się dostarczanie w miarę precyzyjnej informacji w chwilach zaburzenia ruchu.

Choć z założenia zadania konkursowe miały oceniać umiejętności radzenia sobie kierowców w trudnych sytuacjach pozaregulaminowych, trudno było nie odnieść się do przepisów i procedur obowiązujących u poszczególnych przewoźników.

Za udzieloną pomoc podczas trwania całego konkursu kierujemy podziękowania na ręce Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie, Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Krakowie oraz Komendanta Straży Miejskiej Miasta Krakowa

Sponsorami konkursu byli: Novamedia Innovision Sp. z o.o., Solaris Bus&Coach S.A., Voith Turbo Sp. z o.o.

**Grzegorz Dyrkacz – MPK S.A. w Krakowie,
Marcin Żabicki – IGKM,
Adam Goss – Automobilklub Polski**



Zwycięzcy cieszyli się z nagród i tytułu najlepszych kierowców w Polsce

PROMOCJA W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

- **W dniach 17-18 listopada 2011 odbyło się w Poznaniu inauguracyjne posiedzenie Komisji Promocji Komunikacji Miejskiej IGKM.**

Gospodarzami spotkania byli wspólnie Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej oraz MPK sp. Z o.o. w Poznaniu. W spotkaniu wzięło udział ponad 80 osób, w tym przede wszystkim przedstawiciele firm komunikacyjnych z całej Polski, a także z Niemiec. Poruszana problematyka dotyczyła zagadnień promocji przedsiębiorstw komunikacyjnych oraz samej komunikacji miejskiej ale również zagadnień związanych z jakością usług i badaniami marketingowymi. Tematem przewodnim spotkania były wspólne działania promocyjne jako podstawa silnego wizerunku rynkowego komunikacji miejskiej.

Podczas spotkania poruszane były w szczególności następujące zagadnienia:

- Badania marketingowe jako podstawa i punkt wyjścia do budowania efektywnych planów marketingowych i przeprowadzania skutecznych działań marketingowych. Na przykładzie przeprowadzonych w Polsce i za granicą badań socjologicznych przedstawiono przykłady podjętych działań wykorzystujących te badania do poprawy wizerunku przewoźników.
- Rola mediów społecznościowych w komunikowaniu się z klientem i mediami tradycyjnymi na przykładzie m.in. facebooka. Szansa na budowanie reputacji firmy w oparciu o nowe kanały przekazu.
- Doświadczenia promocyjno-marketingowe i relacje z mediami Verband Verkehrsunternehmen (Zrzeszenie Niemieckich Przedsiębiorstw Komunikacyjnych), czyli jak sobie radzą z promocją komunikacji miejskiej nasi zachodni sąsiedzi
- Marketing strategiczny, czyli efektywne komunikowanie się w relacjach przewoźnik – organizator transportu, przewoźnik – władze samorządowe a także na poziomie IGKM – władze centralne regulujące i stanowiące przepisy transportowe
- Marketing wewnętrzny, często pomijany jeszcze w branży komunikacyjnej, ale jakże ważny kierunek działań marketingowych. Inwestując we własnych pracowników przekazując im i uświadamiając cele firmy przyczyniamy się docelowo do wzrostu satysfakcji naszych pasażerów, gdyż są oni obsługiwani przez odpowiednio wyselekcjo-



nowanych, przeszkolonych i pozytywnie nastawionych kierowników i motorniczych

- Jakość usług a wytwarzanie poczucia zadowolenia z korzystania ze środków transportu publicznego
- Kreowanie mody na transport publiczny poprzez nowe innowacyjne rozwiązania w pojazdach komunikacji miejskiej, wpływ zastosowania nowoczesnego designu na komfort pasażerów. Zwrócono tu uwagę na potrzebę zbierania informacji zwrotnej od pasażerów i uwzględniania ich uwag przy wprowadzaniu nowych rozwiązań w komunikacji miejskiej. Przedstawione zagadnienia stanowiły dość szeroki zakres zagadnień, którymi będzie się zajmowała ta Komisja. Ze względu na ciągle zarysowujące się kierunki działania i potrzebę wspólnego opracowania szczegółowego planu pracy Komisji odstąpiono od planowanego wcześniej wyboru przewodniczącego. Uznano bowiem, że konieczne jest lepsze poznanie się osób zajmujących się w problematyką marketingową oraz wypracowanie wstępnego planu pracy uwzględniającego specyfikę różnych firm członkowskich. Zwrócono przy tym szczególną uwagę na różnice w podejściu do marketingu u operatorów i organizatorów transportu miejskiego. Przyszłe działania w ramach Komisji powinny uwzględniać potrzeby zarówno jednych jak i drugich, będąc użytecznymi dla całej naszej branży. Ostatecznym celem wydaje się bowiem zachęcanie mieszkańców miast do korzystania z usług komunikacji miejskiej. Na początek przyszłego roku zaplanowano robocze spotkanie zespołu, który przygotuje założenia dla działań Komisji.

Jarosław Sabat



„PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI” DOCENIONY

Podczas obrad Komisji jeden z prelegentów uznał pismo krakowskiego MPK SA, którym jest „Przewoźnik Krakowski” za wzorcowy przykład gazety poruszającej tematykę komunikacji miejskiej. Stwierdził, że w piśmie krakowskiego MPK SA nie ma zbędnych informacji, a każdy tekst porusza istotne dla pasażerów sprawy. Dziękujemy!



KOMUNIKACJA W DNIU WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH

1 listopada mieszkańcy Krakowa, aby dojechać do cmentarzy, chętnie wybierali tramwaje

• **Dzień 1 listopada jest jednym z najważniejszych świąt w roku kalendarzowym. Nic więc dziwnego, iż Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przygotowało się w sposób szczególny do tego dnia. W tym roku na ulice Krakowa wyjechało 178 pociągów tramwajowych oraz 323 autobusy. Zmobilizowane zostały wszelkie służby techniczne oraz ruchowe naszego przedsiębiorstwa.**

W roku 2011 święto to wypadło we wtorek. Jednak już w sobotę i niedzielę zostały uruchomione dodatkowe linie tramwajowe i autobusowe kursujące do cmentarzy. Również w poniedziałek wzmocnione były linie autobusowe 105 (405) i 184, a linia 51 jak 83 kursowała na trasie z Bieżanowa Nowego do Cmentarza Rakowickiego.

Nowością tego roku była zmiana przedziału numeracji tramwajów i autobusów. Numery linii tramwajowych i autobusowych rozpoczynały się na cyfrę 8 (w latach poprzednich na 9). Zmiana ta została podyktowana zmianami, jakie zostały wprowadzone w uchwale Rady Miasta Krakowa dotyczącej transportu zbiorowego.

Zapisano w niej, iż autobusy których numeracja rozpoczyna się na cyfrę 9 to linie nocne aglomeracyjne. Przy okazji zmiany numerów linii specjalnych (cmentarnych) dokonano również zmiany wizualnej tzw. liniówek na przystankach oraz tablic wewnątrz tramwajów (tzw. „choinek” przedstawiających kolejne przystanki). Tablice otrzymały kolor niebieski a informacje na nich zostały zapisane w kolorze białym.

Jak co roku, w układzie linii, naniesiono zostały pewne poprawki wynikające z obserwacji w roku ubiegłym. Między innymi zmieniono trasę autobusu linii 105 (405). W tym roku kursował on w obu kierunkach przez ul. Dobrego Pasterza. W związku z remontem ul. Darwina zmianie uległa trasa linii 838 (poprzednio 938). W związku z otwarciem linii na Mały Płaszów (zmiana trasy linii 11) większym zmianom uległa siatka tramwajów specjalnych. Uruchomiona została linia 81 kursująca z Borku Fałęckiego do Cmentarza Rakowickiego, linia 83 (poprzednio 93) została skierowana przez ul. Grzegorzeczką i rondo Mogiłskie. Uruchomiono dodatkową linię 88 kursującą z Krowodrzy Górki do Małego Płaszowa w zamian za zawieszono linie nr 3 oraz 11.

Tradycyjnie wszystkie uwagi dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej zostały odnotowane i przeanalizowane. Pierwszym efektem tych analiz, jest zmiana w układzie linii autobusowych polegająca na wydłużeniu części kursów



Inspektorzy nadzoru ruchu udzielali pasażerom wszystkich potrzebnych informacji



Komunikacja miejska w okresie Wszystkich Świętych podobnie jak w poprzednich latach, była uprzywilejowanym środkiem transportu

linii 153 z os. Piastów do Prądnika Czerwonego. Największą popularnością cieszyła się linia 810. W związku z bardzo dużymi problemami związanymi z frekwencją pasażerską występującą na tej linii (kursowała do Cmentarza Batowickiego od strony ul. Powstańców i os. Piastów), najprawdopodobniej w przyszłym roku wszystkie kursy linii 153 będą wydłużone z os. Piastów do Cmentarza Batowickiego (uzu-

pełnienie dla linii 810). Nasze uwagi i spostrzeżenia dotyczące organizacji ruchu oraz układu linii zostały przekazane do organizatora transportu. Ze swojej strony MPK SA na pewno dołoży wszelkich starań, aby świadczona przez przedsiębiorstwo usługa przewozowa była przynajmniej tak dobra jak w roku bieżącym.

Hubert Wagała



O bezpieczeństwo pieszych w okolicach cmentarzy dbali policjanci oraz inspektorzy nadzoru ruchu



LIGA MPK NA PÓŁMETKU

- **W dniu 14.10.2011 rozegrana została siódma kolejka ligi MPK kończąca jesienne zmagania drużyn walczących o miano najlepszej w naszym przedsiębiorstwie.**

W dniu 14.10.2011 rozegrana została siódma kolejka ligi MPK kończąca jesienne zmagania drużyn walczących o miano najlepszej w naszym przedsiębiorstwie.

Patrząc na tabelę podsumowującą rundę jesienną widać zdecydowaną dominację drużyny Woli Duchackiej, która zdobyła komplet punktów i legitymuje się bardzo imponującym bilansem bramkowym.

Na drugim biegunie tabeli także reprezentant Woli Duchackiej, drużyna Stacji Obsługi Autobusów, która zanotowała same porażki i z zerowym dorobkiem zamyka tabelę.

Drużyna kierowców Woli Duchackiej w trzech meczach musiała się jednak sporo napocić, aby odnieść zwycięstwa. Najbliżej przerwania passy zwycięstw była drużyna kierowców z Płaszowa w ostatniej kolejce minimalnie przegrywając. Reprezentanci SOA też mieli w kilku meczach duże szanse na zdobycie punktów trzykrotnie przegrywając jedną bramką.

Drużyny z miejsc 2-4 dzieli różnica tylko 3 punktów, a niespodzianką w tym gronie jest obecność motorniczych z Podgórze, którzy z wszystkimi toczyli bardzo wyrównane mecze i nie wystraszyli się nawet drużyny Woli Duchackiej. Pozosta-

ła trójka od początku rozgrywek wymieniana była w gronie faworytów. Zajmujące drugie miejsce Bieńczyce po dwóch porażkach na początku potem kroczyły już od zwycięstwa do zwycięstwa. Reprezentanci Stacji Obsługi TR również zanotowali dwie porażki, a w dwóch meczach do końca musieli walczyć o zwycięstwo. Zajmujący 4. pozycję reprezentanci Płaszowa z całą pewnością nie są zadowoleni z zajmowanej lokaty. Po dobrym początku zaliczyli dwie minimalne porażki, a na koniec w meczu, który zapowiadał się jako mecz na szczycie przegrali tylko jedną bramką z kierowcami z Woli Duchackiej.

Reprezentujący firmę kontrolerską po bardzo mocnym początku potem coraz bardziej zawodzili między innymi ponosząc najwyższą porażkę w lidze. Jednak ich największym problemem były braki kadrowe w kilku meczach, co miało wpływ na końcowe wyniki. Zajmujący 7 lokatę motorniczowie z Nowej Huty grali bardzo radosny futbol zupełnie nie przejmując się straconymi bramkami. Nieustannie starali się atakować całkowicie zapominając o obronie, czego efektem jest największa ilość straconych bramek. W jednym tylko meczu odeszli od tej zasady i efektem było ich zwycięstwo.

Zakończona runda jesienna ligi MPK przyniosła wiele emocji na boisku i poza nim. Emocje sportowe kończyły się wraz z zakończeniem meczu, zawodnicy niezależnie od wyniku dziękowali sobie za walkę.



Wybrany został także zarząd ligi, który w razie konieczności będzie rozstrzygał sporne kwestie i zadba o sprawny przebieg rundy rewanżowej.

Podsumowując zakończoną rundę trzeba stwierdzić, że pomysł reaktywacji ligi MPK okazał się bardzo trafiony. Zapal do gry mieli nie tylko młodzi lecz także panowie dobrze po 40-stce, którzy nie odstawali od młodszych kolegów. W 28 meczach strzelono aż 201 goli. Na listę strzelców wpisało się 57 zawodników, a mecze oglądało wielu kibiców. Na bieżąco wyniki można było śledzić na stronie: www.futbol.malopolska.pl.

Przy tak dużej liczbie uczestników niemożliwe jest zadowolić wszystkich. Cały czas uczymy się i błędy są nieuniknione jednak współpracując ze sobą będziemy dążyć do doskonałości tak, aby rozgrywki łączyły jak największą liczbę pracowników. To właśnie ilość zainteresowanych grą w lidze jest najlepszą odpowiedzią na pytanie czy liga jest potrzebna. To podczas spotkań ligowych i po nich rozmowy toczą się nie na tematy związane z pracą. Tutaj możemy choć na chwilę zapomnieć o trudach pracy.

Na spotkaniu podsumowującym rundę ustalono, że runda wiosenna rozpocznie się 27.04.2012 a dokładny terminarz poznamy po losowaniu finałów EURO 2012 tak, aby umożliwić dopingowanie drużyny reprezentacji narodowej. Czasu jest więc dużo do jak najlepszego przygotowania się do rundy rewanżowej, która z całą pewnością przyniesie wiele emocji. 22.06.2012 jest zaplanowana ostatnia kolejka po której poznamy mistrza MPK, a do tego czasu wszystkie ekipy będą walczyły o jak najlepszy wynik i niezależnie od lokaty wszystkim już teraz należą się wielkie gratulacje.

Janusz Więckowski

TABELA KOŃCOWA I RUNDY:

1. MPK Wola Duchacka	7	21	7 - 0 - 0	48 : 5
2. MPK Bieńczyce	7	15	5 - 0 - 2	24 : 16
3. MPK TR	7	15	5 - 0 - 2	31 : 15
4. MPK Podgórze	7	12	4 - 0 - 3	18 : 18
5. MPK Płaszów	7	12	4 - 0 - 3	25 : 15
6. MPK Kontrolerzy	7	6	2 - 0 - 5	31 : 47
7. MPK Nowa Huta	7	3	1 - 0 - 6	13 : 51
8. MPK SOA Wola	7	0	0 - 0 - 7	9 : 34

NAJLEPSI STRZELCY:

Walasek Paweł - 17 bramek (Wola Duchacka)
 Światowiec Łukasz - 12 bramek (Kontrolerzy)
 Nowak Ludwik - 12 bramek (Bieńczyce)

GRAJĄ I GRAJĄC POMAGAJĄ

- W trzeciej kolejce ligi MPK podczas meczu TR – Wola Duchacka w pechowy sposób poważnej kontuzji nabawił się zawodnik TR Adam Bielecki.

Już od następnej kolejki drużyny uczestniczące w rozgrywkach spontanicznie pospieszyły z pomocą finansową dla kontuzjowanego kolegi.

Po zakończeniu rozgrywek decyzją zarządu ligi zorganizowany został mecz charytatywny dla Adama. Dnia 5.11.2011 o godzinie 10.00 na boisku

T.S. TRAMWAJ przy pięknej, słonecznej pogodzie odbył się mecz KIEROWCY kontra MORTONICZOWIE. W trakcie meczu na stadionie odbywała się kwesta na rzecz poszkodowanego. Przybyli wraz z rodzinami pracownicy, a także zaproszeni goście nie żalowali grosza. Wszystkie zebrane podczas meczu

i wcześniej środki zostały przekazane obecnemu na tym meczu Adamowi Bieleckiemu.

Mecz zakończył się wynikiem remisowym, a strzelane karne też nie wyłoniły zwycięzcy. Tak naprawdę to zwycięzcami byli wszyscy, którzy

w jakikolwiek sposób przyczynili się do tego aby pomóc ciężko kontuzjowanemu koledze.

Dziękujemy zarządowi klubu T.S. TRAMWAJ za nieodpłatne udostępnienie boiska i ufundowanie cennych nagród dla zawodników grających w meczu.

Janusz Więckowski



UITP PRZYGOTOWUJE SIĘ NA KRYZYS

• **Wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, Zbigniew Palenica, który jest również wiceprezydentem Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP), w ciągu minionych trzech miesięcy odbył trzy podróże, podczas których uczestniczył w znaczących wydarzeniach UITP.**

19 sierpnia, odbyło się posiedzenie Komisji Tramwajowej UITP w Jerozolimie, która w tym roku zrobiła ogromny krok w stronę rozwoju transportu publicznego tego miasta. Wiceprezydent UITP gościł na otwarciu pierwszej linii tramwajowej, liczącej czternaście kilometrów i składającej się z dwudziestu trzech przystanków.

Linia tramwajowa w Jerozolimie cieszy się wielkim uznaniem i popularnością, mieszkańcy miasta bardzo długo czekali nie tylko na jej budowę, którą odkładano przez lata z powodu braku funduszy, ale też na jej – również przekładane – otwarcie. Popularyzacją nowego tramwaju zajęła się także zastępczyni mera Jerozolimy, która codziennie dojeżdża nim do pracy.

Niemal wprost ze słonecznej Jerozolimy – bo we wrześniu 2011 roku – Zbigniew Palenica wziął udział w posiedzeniu Zarządu i Rady Politycznej UITP w Mediolanie. Właśnie tam Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego poinformowała, że członkowie Zarządu Wykonawczego wybrali Alaina Flauscha na nowego Sekretarza Generalnego tej organizacji. Obejmuje on stanowisko po Hansie Rat. Ponadto, w Mediolanie przedstawione zostały raporty kryzysowe z Grecji oraz Portugalii, dotyczące planów związanych z transportem publicznym.

„W Atenach w ramach przeciwdziałania skutkom kryzysu udało się zwiększyć ofertę przewozową, niestety w Portugalii dojdzie do prywatyzacji przedsiębiorstw komunikacyjnych, co oznacza praktycznie zniesienie ulg m.in. dla uczniów i studentów oraz wyższe ceny biletów” – tłumaczy wiceprezes Palenica.

Dodatkowo, w Mediolanie podjęta została decyzja o wystąpieniu do Komisji Europejskiej na rzecz utrzymania funduszy przeznaczonych na rozwój transportu publicznego, na lata 2014 – 2020.

Ostatnim z przystanków w podróży Zbigniewa Palenicy była Turcja. W październiku wiceprezes MPK SA w Krakowie, został zaproszony do Kayseri (Cezarea), w celu otwarcia narodowej konferencji tureckich przedsiębiorstw komunikacyjnych poświęconej planom rozwoju systemów

tramwajowych w Turcji. Konferencja cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że pan Zbigniew Palenica został ponownie wybrany na wiceprezydenta UITP i jako osoba zajmująca to stanowisko będzie uczestniczył w I Szczycie Metra, Tramwajów i Kolei, który w maju 2012 odbędzie się w Warszawie. Podczas konferencji planowana jest prodróż studyjna do Krakowa Dla Polski oznacza to promocję międzynarodową naszego kraju i zwiększenie zaufania wśród reszty członków Unii.



Zbigniew Palenica wiceprezes MPK S. A. i wiceprezydent UITP

KRAKOWSKI PRZEWOŹNIK Z EUROCERTYFIKATEM



Zdobycie tego wyróżnienia daje MPK SA prawo do wzięcia udziału w Europejskim Programie Promocji Jakości.

Przypomnijmy. Krakowska komunikacja została już doceniona przez zagranicznych ekspertów i uznana za jedną z 10 najlepszych na świecie (ranking magazynu Forbes). Bardzo pozytywnie MPK SA ocenili także pasażerowie. Badanie, które zleciła firma Deloitte a wykonał instytut badawczy Millward Brown SMG/KRC w grudniu ubiegłego roku wykazało, że funkcjonowanie krakowskiej komunikacji miejskiej jest oceniane przez pasażerów bardzo wysoko. Jak wynika z raportu, spośród 7 największych polskich miast najbardziej zadowoleni z transportu publicznego są właśnie mieszkańcy Krakowa. W skali od 1 do 5, ocenili oni krakowskiego przewoźnika na 3,43.

Marek Gancarczyk

- **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie podczas Wielkiej Gali w Zamku Królewskim w Warszawie otrzymało prestiżowe, europejskie wyróżnienie EuroCertyfikat. Jest ono przyznawane podmiotom gospodarczym szczególnie wyróżniającym się na tle konkurencji sprawną organizacją i zarządzaniem, doskonałą polityką rozwoju oraz spełnianiem wymagań norm ISO w obszarze zarządzania jakością świadczonych usług i ochrony środowiska.**

Krakowski przewoźnik odebrał statuetkę EuroCertyfikatu w kategorii „Dobrych Praktyk Obsługi i Usług” przede wszystkim za wysoki poziom świadczonych usług przewozowych, nowoczesny tabor i spełnianie europejskich norm, m.in. w zakresie ekologii. MPK SA w Krakowie jest jedynym w Polsce miejskim przewoźnikiem, który w tym roku otrzymał EuroCertyfikat.

- Przyznanie tego wyróżnienia jest kolejnym potwierdzeniem, że MPK świadczy usługę na europejskim poziomie – podkreśla Julian Pilszczek, prezes MPK SA w Krakowie. Zanim jednak statuetka EuroCertyfikatu trafiła do MPK, funkcjonowanie krakowskiego przewoźnika zostało dokładnie sprawdzone przez Polskie Stowarzyszenie Doradczyci i Konsultingowe. Po wstępnej ocenie i nominacji do tego wyróżnienia, eksperci przeprowadzili dokładny audyt, który miał potwierdzić wysoki poziom świadczonych usług. Dopiero pomyślne przejście tego audytu gwarantowało, że MPK SA otrzyma EuroCertyfikat.



KRAKÓW „BEZ BARIER”

- Pętla tramwajowa Mały Płaszów otrzymała wyróżnienie w kategorii przestrzeń publiczna w konkursie „Kraków bez barier”. Jury doceniło inwestycję zrealizowaną przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie za konsekwentną realizację przestrzeni publicznej pod kątem dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Wyniki zostały ogłoszone podczas uroczystej Gali, która odbyła się w Sali im.

Siemiradzkiego w Galerii Sztuki Polskiej XIX wieku w Sukiennicach 5 grudnia. Celem

konkursu jest promowanie budownictwa dostępnego dla wszystkich, w tym w

szczególności z uwzględnieniem potrzeb osób mających problemy z poruszaniem się,

osób z niepełnosprawnością, starszych, rodziców z wózkami. Tegoroczna edycja konkursu była piątą, jubileuszową.

Jury oceniało 10 zgłoszeń, z czego 3 dotyczyło obiektów użyteczności publicznej,

4 obiektów mieszkalnych, 2 przestrzeni publicznej oraz 1 obiektu i przestrzeni

zabytkowej.

Marek Gancarczyk

PROJEKT ZREALIZOWANY PRZEZ MPK SA PROMUJE POLSKĘ W UNII EUROPEJSKIEJ

- Projekt „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”, którego beneficjentem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie znalazł się w specjalnym folderze promującym najlepsze polskie inwestycje.

Jest się z czego cieszyć, bo folder został wydany w okresie, w którym Polska przewodniczy Radzie Unii Europejskiej. Dzięki temu krakowski projekt, na który składa się budowa nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, przebudowa ul. Długiej oraz zakup 24 nowoczesnych wagonów tramwajowych, jest promowany nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach Unii Europejskiej. Warto podkreślić, że folder został wydany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w dwóch językach: polskim i angielskim. Znalazły się w nim opisy tylko 14 wybranych inwestycji realizowanych w Polsce w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Są to inwestycje związane z transportem, środowiskiem, energetyką, szkolnictwem wyższym, kulturą i zdrowiem. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego spośród wielu projektów realizowanych w kraju z zakresu miejskiego transportu zbiorowego, zdecydowało się opisać właśnie krakowską inwestycję.

Adam Zdzieblo, Wiceminister Rozwoju Regionalnego we wstępie do folderu podkreślił wielką rolę unijnego wsparcia dla najważniejszych sektorów gospodarki oraz wielkie znaczenie realizowanych inwestycji w rozwoju m.in. nowoczesnego transportu.

Przypomnijmy, że zarówno budowa nowej linii tramwajowej jak i przebudowa ul. Długiej zakończyły się w ubiegłym roku. Nowoczesne tramwaje Bombardiera, najdłuższe tego typu wagony w Polsce, zostaną dostarczone do Krakowa w latach 2012-2013.

Marek Gancarczyk





LIDERZY W SŁUŻBIE PASAŻEROM

„Liderzy Jakości” krakowskiego MPK: Jerzy Jaśkowski - inspektor nadzoru z Działu Zarządzania Ruchem; Tomasz Cymborowicz – kierowca z Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka; Józef Chanek – kierowca z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce; Krzysztof Boczarowski – kierowca z Zajezdni Autobusowej Płaszów; Paweł Zieliński – motorniczy z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta; Piotr Czech – motorniczy z Zajezdni Tramwajowej Podgórze

• **Już po raz trzeci spośród wszystkich kierowców, motorniczych i inspektorów nadzoru ruchu krakowskiego MPK SA, a więc spośród prawie 2 tys. pracowników, zostało wybranych sześć osób, które najlepiej wypełniają swoje obowiązki.**

Jest wśród nich trzech kierowców autobusów, dwóch motorniczych i jeden inspektor nadzoru ruchu. Każdy z nich otrzymał tytuł i odznakę „Lidera Jakości”. Zdobyć tej odznaki wcale nie jest proste. Pracownicy musieli bowiem spełnić szereg rygorystycznych warunków. Przede wszystkim lider to osoba, która nie spowodowała ani jednego wypadku i kolizji. Ważne było także to, że na pracę takiej osoby nigdy nie skarżą się pasażerowie. Ponadto przed przyznaniem wyróżnienia bardzo skrupulatnie była oceniana kultura zachowania i komunikowania się z pasażerami oraz dyspozycyjność. Duże znaczenie miała także dbałość o wygląd zewnętrzny.

- Przyznanie odznaczenia „Lidera Jakości” to dowód wdzięczności od władz spółki dla tych osób, które bardzo wysoką jakością swojej pracy przyczyniają się do kreowania dobrego wizerunku całej firmy. To przecież właśnie kierowcy, motorniczowie i inspektorzy mają codziennie kontakty z pasażerami i to od ich zachowania i ich profesjonalizmu zależy, jak ci pasażerowie będą oceniać całe przedsiębiorstwo – podkreślał Julian Pilszczyk, prezes MPK S.A. podczas wręczania odznaczeń.

Prezes MPK SA dodał także, że przyznany tytuł nie jest jedynie wyróżnieniem za dobrze wykonywaną pracę każdego dnia, ale także zobowiązaniem do ciągłego utrzymywania jej wysokiego poziomu.

Co zrobić, żeby zostać najlepszym prowadzącym?

- Na pewno trzeba być bardzo zdyscyplinowanym i starać się jak najlepiej wykonywać swoją pracę. Mnie pomaga w tym to, że bardzo lubię to co robię. Ważny jest także stosunek do pasażerów. Im bardziej jakiś pasażer jest dla mnie nieuprzejmy, tym bardziej ja dla niego jestem miły – wyjaśnia Paweł Zieliński, najlepszy motorniczy z Nowej Huty.

Marek Gancarczyk

MPK S.A. W KRAKOWIE PO RAZ 11. FAIR PLAY

MPK S.A. uzyskuje tytuł przedsiębiorstwa „Fair Play”, nieprzerwanie od roku 2001 roku. Oprócz certyfikatów, zdobywało również nagrody dodatkowe - w 2003 roku był to Złoty Certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play”, przyznawany trzykrotnym laureatom programu, w 2005 roku - Złotą Statuetkę, nagrodę specjalną dla tych przedsiębiorstw, które uzyskały tytuł po raz piąty i w 2006 roku - Brązowy Laur – za szósty z rzędu tytuł i certyfikat.

Celem tego programu jest promocja etyki w działalności przedsiębiorców, wspieranie rozwoju firm poprzez promowanie przedsiębiorstw działających zgodnie z prawem i zasadami etyki, poprawianie wizerunku przedsiębiorstw polskich, zachęcanie firm w Polsce do zachowań etycznych i wprowadzania stosownych zmian w wewnętrznej organizacji pracy oraz podjęcia szkoleń w tym zakresie.

- Mamy przekonanie, że korzystając z uprawnienia do posługiwania się logo Fair Play w naszej działalności, sygnalizujemy klientom, kontrahentom, społeczeństwu, iż jesteśmy zweryfikowani jako firma kierująca się rzetelnością i zasadami etyki, stosująca normy uczciwego postępowania, dotrzymująca podjętych zobowiązań, a współpraca z nami nie jest obciążona ryzykiem. Zwiększa to zaufanie do przedsiębiorstwa zarówno kontrahentów, klientów jak i pracowników – mówi Julian Pilszczyk, prezes MPK SA w Krakowie.

Certyfikat „Fair Play” jest jednocześnie dla krakowskiego przewoźnika zobowiązaniem do jeszcze bardziej wyęższych działań w kierunku świadczenia usług na najwyższym poziomie, aby sprostać coraz większym wymaganiom pasażerów.

Marek Gancarczyk

WYSTAWA MAKIET KOLEJOWYCH

• W dniach 3-4 grudnia 2011 roku, w Hali Tramwajowej na terenie Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie odbyła się wystawa makiet kolejowych, zorganizowana, jak co roku, przez Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych. Podczas wystawy, cieszącej się bardzo dużym zainteresowaniem publiczności (przez dwa dni wystawę odwiedziło prawie 6000 osób), zaprezentowano ponad sto metrów realistycznej, modułowej makiety szlaku kolejowego w skali H0 (1:87), oraz trzy mniejsze integralne makiety w skalach TT (1:120), N (1:160) i Z (1:220).



wystawy, popularyzującej modelarstwo i wiedzę o kolejnictwie.

Jak już przyzwyczajono nas w latach ubiegłych na wszystkich makietach cały czas coś się działo. Główną i najciekawszą atrakcją wystawy była makieta w dużej skali H0 (1:87), złożona z około setki połączonych ze sobą modułów. Powstały w ten sposób szlak kolejowy zaczynał się na stacjach umownie nazywanych technicznymi i dalej biegł malowniczo położonymi liniami jedno i dwutorowymi poprzez stacje, stacyjki i przystanki. Przy każdej stacji znajdowała się krótka informacja przybliżająca oglądającym czas powstania, pierwowzór oraz podstawowe informacje w rodzaju co jest co. Wszystkie elementy na makietach odwzorowywały w miniaturze kolejową rzeczywistość. Można więc było zobaczyć obiekty typowo kolejowe oraz powiązaną z nimi infrastrukturę.

Sławomir Dzierżek
Krzysztof Kapera

Ruch pociągów na największej makiecie prowadzony był zgodnie z zasadami obowiązującymi na prawdziwej kolei oraz według przygotowanego na tę okazję specjalnego rozkładu jazdy. Widzowie mogli obserwować kilkanaście składów w ciągłym ruchu, odjeżdżających z miniaturowych stacji, mijających wioski, pola, lasy, mosty i inne elementy krajobrazu odwzorowane z pełną drobiazgowością przez modelarzy prezentujących swoje dokonania na wystawie. Organizatorzy zaprezentowali pociągi towarowe i osobowe z różnych epok w historii kolejnictwa, ciągnięte przez lokomotywy parowe, spalinowe i elektryczne, reprezentujące koleje różnych państw europejskich. Obsługa stacji i maszyniści korzystali z nowoczesnego systemu sterowania cyfrowego, pozwalającego na niezależne sterowanie pracą każdej lokomotywy. Jak widać na zdjęciach z imprezy, zabawa w kolej dostarczyła widzom sporej dawki emocji, a organizatorom satysfakcji z kolejnej sprawnie zorganizowanej



ZASŁUŻENI DLA KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

- **Jak co roku w listopadzie w MPK S.A. odbyły się spotkania z osobami, które wiele lat przepracowały w naszej firmie. Są one okazją, aby choć symbolicznie podsumować ich pracę w przedsiębiorstwie i wyrazić uznanie za wieloletni wysiłek.**

Docenić wytrwałość, sumienność, zaangażowanie w wykonywanie obowiązków. Tak długi staż pracy oznacza, że przez 40, 35, 30 lat pracy pracowali na rzecz tego, że dziś wg magazynu Forbes krakowska komunikacja miejska plasuje się na 9 miejscu w gronie najlepszych systemów transportu zbiorowego w świecie, a przez pasażerów uznana została za najlepszą spośród 7 największych miast w Polsce. Dlatego też tak istotny jest szacunek dla pracy ludzi związanych

przez długie lata z firmą, uznanie dla ich fachowej wiedzy, pogłębianych przez dziesięciolecia kompetencji. Dlatego tak cenne jest ich doświadczenie zawodowe i pomocne w pracy uwagi. Dziękujemy za długoletnią współpracę, za entuzjazm, za codzienne rzetelne i profesjonalne wykonywanie swoich obowiązków. Życzymy odniesienia jeszcze wielu sukcesów na drodze zawodowej i szczęścia w życiu osobistym.

Osoby szczególnie zasłużone dla MPK S.A. w Krakowie otrzymały prestiżową odznakę "Zasłużony dla MPK w Krakowie". 27 października 2011 r. uhonorowanych tym odznaczeniem zostało 10 osób.

Mariusz Szalkowski, Mieczysław Kleszcz, Aleksander Kowalczyk, Jan Ociepa, Józef Janik, Regina Góra, Jarosław Baran, Jerzy Dąbek, Kazimierz Drabik, Bogdan Florek.

Katarzyna Sadowska

PRZEPRACOWALI CAŁE ŻYCIE W MPK:

45 lat

1. Cieślík Stanisław

40 lat

1. Cepuch Franciszek
2. Gawlik Władysław
3. Jania Jan
4. Jaśkowski Jerzy
5. Juras Marian
6. Kluczewski Edward
7. Krawczyk Stanisław
8. Łachut Małgorzata
9. Łagan Marek
10. Madej Antoni
11. Marszowski Marian



12. Mroczek Waldemar
13. Paliś Jerzy
14. Równiatka Tadeusz

35 lat

1. Babiuch Zbigniew
2. Bazan Andrzej
3. Bodys Ryszard
4. Bulanda Artur
5. Cecuga Ryszard



6. Chrabąszcz Krzysztof
7. Ciupka Czesław
8. Czopek Jacek
9. Druzgała Zdzisław
10. Dura Bogusław
11. Faber Jerzy
12. Frankowski Leszek
13. Fraś Jan
14. Gawor Ryszard



15. Guja Józef
16. Janicki Krzysztof
17. Jaworski Józef
18. Jurzec Józef
19. Kamykowska Ewa
20. Kasperczyk Wiesław
21. Kleszcz Marek
22. Kopciuch Tadeusz
23. Kot Stefan
24. Kowalik Kazimierz
25. Krzemiński Ryszard
26. Kurzydym Mieczysław
27. Kwistek Teresa
28. Łabaj Andrzej
29. Mardyla Kazimierz
30. Mendel Julian
31. Mościsker Jacek
32. Mrzygłodzka Lucyna
33. Nosek Andrzej



34. Nowak Stanisław
35. Oleś Władysław
36. Opryszek Tadeusz
37. Paliś Stanisław
38. Pałka Andrzej
39. Pilch Czesław
40. Siwek Edward
41. Stachel Zbigniew
42. Sumera Krzysztof
43. Szumiec Jacek
44. Ślusarczyk Mieczysław
45. Wachel Stanisław
46. Włodarczyk Krzysztof
47. Wrona Jan
48. Wrześniak Andrzej
49. Wójcicki Andrzej
50. Zemek Henryk
51. Żywiński Tadeusz



30 lat

1. Abratowski Roman
2. Chudoment Lucjan
3. Czajkowski Marian
4. Dąbrowski Krzysztof
5. Domoń Marek
6. Drażek Jan
7. Gałęzowski Gerard
8. Gołdowski Edward
9. Góra Regina
10. Górecki Wojciech

11. Gryboś Wiesław
12. Grzebenowski Mieczysław
13. Grzesiak Stanisław
14. Grzesik Zbigniew
15. Guzik Mirosław
16. Idzik Bogusław
17. Jałocha Zenon
18. Jamka Małgorzata
19. Kaczor Tomasz
20. Kałuża Grażyna



21. Keller Jerzy
22. Kolano Bogusława
23. Kolano Janusz
24. Komenda Andrzej
25. Korpak Mikołaj
26. Kowalczyk Aleksander
27. Kowalczyk Józef
28. Kowalik Adam
29. Kowalski Marek
30. Krasnoszczuk Andrzej
31. Kruszyna Barbara
32. Kujalowicz Anna
33. Lempart Ludwik
34. Łukasik Ryszard
35. Mastek Zbigniew
36. Masztalerz Mieczysław
37. Miś Mieczysław
38. Morawiec Zdzisław
39. Mortek Zbigniew
40. Nagraba Robert
41. Ostafin Adam



42. Pulchny Wiesław
43. Rachwaniec Andrzej
44. Rękawek Bogusław
45. Romański Alfred
46. Rozner Stanisław
47. Róg Bogusław
48. Rusin Grażyna
49. Solarz Jerzy
50. Spyra Krzysztof
51. Sroka Irena
52. Steczko Kazimierz
53. Steczko Stanisław
54. Strojny Jacenty
55. Strumiński Stanisław
56. Suder Tadeusz
57. Syrek Janusz
58. Szafraniec Janusz
59. Szczurek Jan
60. Szczygieł Adam
61. Szklarczyk Zygmunt



62. Szopa Zenon
63. Szostkiewicz Andrzej
64. Szymoniak Zbigniew
65. Talaga Stanisław
66. Tokarz Marek
67. Trojan Tadeusz
68. Wąs Ryszard
69. Wąs Stanisław
70. Wiśniewski Jarosław
71. Włosińska Dorota
72. Woźny Marian
73. Wsolek Janusz
74. Wójcik Krzysztof
75. Zabdyr Marek
76. Zwoliński Sylwester

Oprac. Katarzyna Sadowska

KRWIODAWCY Z MPK POMAGAJĄ POTRZEBUJĄCYM

- **Rok 2011 był 49 rokiem działalności Klubu Honorowych Dawców Krwi przy MPK SA, najstarszego istniejącego obecnie Klubu „HDK” PCK w Krakowie.**

Praca Klubu koncentrowała się na organizowaniu akcji oddawania krwi dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin oraz na pozyskiwaniu nowych krwiodawców spośród młodych, nowo przyjętych do MPK pracowników.

Ze względu na charakter pracy MPK, członkowie Klubu oddawali krew indywidualnie.

Łącznie za III kwartały 2011 roku członkowie Klubu oddali 62 l. 450 ml. krwi potwierdzonych przez MCKiK.

Klub zorganizował 12 trzydniowych kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju.

- 11-13.04. i 14-16.11. dla Ośrodka dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej,
- 15-17.03. dla Fundacji „MATIO”,
- 28-30.03. i 28-30.11. dla Zarządu Miejskiego PCK na zakup paczek świątecznych dla ludzi potrzebujących pomocy,
- 16-18.05. dla Zarządu Miejskiego PCK na kolonie dla dzieci,
- oraz 3-5.10. wyprawka dla żaka,
- 9-11.05. dla Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”,
- 4-6.05. dla Fundacji „VITAL”,
- 6-8.06. dla Ośrodka dla Dzieci Niedosłyszących,
- 18-20.10. dla Stowarzyszenia Osób Niepełnosprawnych „KLIKA”,
- 23-25.11. na odbudowę ogródka dla matek samotnie wychowujących dzieci.

Ponadto 9.01. specjalny tramwaj jeździł na rzecz „Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy”, a w dniach 3-5.10. odbyła się zbiórka na terenie całego MPK SA w Krakowie dla Adama Bieleckiego – pracownika, który bardzo poważnie ucierpiał podczas meczu piłkarskiego ligi MPK.

Klub zabezpieczał (apteczka pierwszej pomocy) rozegraną na boisku TS Tramwaj w dniu 9.04. IV turniej piłkarski im. Piotra Pruchnickiego, a także rozgrywki piłkarskiej Ligi MPK na boisku KS Płaszowianka.

Klub zorganizował poprzez Grupę Ratownictwa MZR PCK pokaz udzielania 1 pomocy podczas zawodów o tytuł najlepszego kierowcy - 15.09. Bieńczyce.

Na zajeźdni Nowa Huta taki pokaz dla motorniczek odbył się podczas wyjazdów w dniu 20.05.



Krwiodawcy z MPK każdego roku uczestniczą w tradycyjnym spotkaniu

Poczet sztandarowy Klubu uczestniczył w tradycyjnej mszy tramwajarskiej u Ojców Redemptorystów oraz w innych uroczystościach na terenie miasta Krakowa, a także w uroczystościach organizowanych przez ZM PCK.

Członkowie Klubu stanowili też najczęściej skład pocztu MPK podczas pogrzebów pracowników, bądź emerytów MPK.

Podsumowaniem działalności Klubu było tradycyjne spotkanie MPK-owskich krwiodawców z Zarządem Spółki i przedstawicielami działających na jej terenie Związków Zawodowych w dniu 9 grudnia 2011r.

Podczas tego spotkania odznakami „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi” zostali wyróżnieni: Jan Malina – II stopnia i Marek Adamski – III stopnia. Ponadto 90 najaktywniejszych krwiodawców otrzymało okolicznościowe dyplomy i upominki.

Nie zapomniano także o ludziach którzy blisko 50 lat temu Klub zakładali, a potem rozwijali jego działalność. Dyplomy otrzymali m.in. Ryszard Sasuła – uczestnik pierwszej akcji oddawania krwi w 1962r., Kazimierz Sułkowski i Andrzej Balon – współzałożyciele Klubu, Tadeusz Walczak, Marian Szymański oraz Krzysztof Paprocki – byli prezesi Klubu.

Spotkanie tradycyjnie uświetnił wzbudzający zawsze wielkie wzruszenie i niezapomniane wrażenia występ dzieci niewidomych z Ośrodka przy ul. Tynieckiej, którym od lat Klub się opiekuje.

Pracą Klubu kierował Zarząd: Andrzej Ostafin – prezes, Władysław Michalski – wiceprezes, Stanisław Boczkowski – sekretarz i Janusz Kękuś – skarbnik.

Władysław Michalski



25 LAT BEZ NOCNYCH TRAMWAJÓW

Lubimy celebrować wszelkiego rodzaju rocznice. Nie ważne czego dotyczą i jaki to jubileusz. Najważniejsza jest okazja, ale to właśnie nasz Kraków. Zwykle obchodzone jubileusze są powodem do uroczystości lub przynajmniej przyjemnych wspomnień, które stają się przyczyną rocznicowych artykułów. Tym razem przypomnieć Państwu chcemy nieco mniej przyjemną rocznicę. W listopadzie 2011 roku minęło 25 lat od momentu zlikwidowania nocnej komunikacji tramwajowej w Krakowie. Ten niezbyt chlubny dla osób odpowiedzialnych za transport publiczny fakt niemal przeszedł bez echa, ale na co dzień jest poruszany zarówno w rozmowach jak i artykułach prasowych. Kto nie pró-

bował ten powinien skorzystać z pojazdów przewożących pasażerów w porze nocnej, a swoją opinią natychmiast dołączy do rzeszy osób niezadowolonych.

Nocną komunikację tramwajową utworzono w marcu 1948 roku korzystając z pozytywnych doświadczeń innych polskich miast, w których taki transport już funkcjonował. Można byłoby stwierdzić, że niezwykle późno, ale warto wyjaśnić, że wcześniej taka komunikacja nie miałaby sensu z uwagi na wielkość miasta i odległość od jego centrum nawet najdalej oddalonych osiedli. Dopiero okres okupacji i szybka rozbudowa powojenna odległych przedmieść spowodowała wydłużenie linii tramwajowych i potrzebę kursowania tramwajów

w nocy. Budowa, w następnych latach, licznych osiedli mieszkaniowych i olbrzymi przyrost liczby mieszkańców a przede wszystkim odległej dzielnicy Nowa Huta i jej głównego zakładu przemysłowego wymuszały wręcz funkcjonowanie takiego transportu. Głównym zadaniem komunikacji nocnej było dowożenie „ludu pracującego” do pracy i odwożenie do domów często umiejscowionych na drugim końcu miasta.

Początkowo nocna komunikacja posiadała osobne oznaczenie literowe, a tramwaje kursowały po specjalnie wyznaczonych trasach, ale po blisko dekadzie zmieniono te zasady. Nocne tramwaje miały dokładnie takie samo oznaczenia jak w ciągu dnia i jeździły niemal zawsze po identycznych trasach. Jedynym wyróżnikiem była dwukrotnie wyższa opłata obowiązująca w godzinach 23-5 o czym informowały napisy umieszczone wewnątrz wszystkich wagonów.

Głosy nawołujące do likwidacji nocnych tramwajów pojawiły się już w latach sześćdziesiątych i najczęściej wypowiedane były przez osoby upatrujące w pojazdach szynowych przyczyn wszelkiego zła. Brak możliwości zastąpienia tramwajów innym środkiem lokomocji przy olbrzymim braku sprawnych autobusów odsunął chęć dewastacji transportu w czasie. Niestety, w połowie lat osiemdziesiątych, z uwagi na brak konserwacji i remontów generalnych doprowadzono do katastrofalnego stanu torowisk, który wymuszał do niemal codziennych nocnych prac („buzerowania” naprawy) uszkodzonych w ciągu dnia odcinków. Kursujące w nocy tramwaje utrudniały tego typu roboty. Równocześnie do Krakowa sprowadzono wiele nowych autobusów, których liczba w tym czasie przekroczyła 500 kursujących w ciągu dnia na ulicach miasta. Chcąc utrzymać torowiska w stanie jakoś nadającym się do eksploatacji w ciągu dnia podjęto decyzję o likwidacji nocnych tramwajów. Niszczenie dobrego sposobu przemieszczania się nocą w mieście przedstawiono publicznie we wrześniu 1984 roku. Demontaż podzielono na dwa etapy. Pierwszy, wprowadzony w listopadzie 1984 roku dotyczył wyłącznie Nowej Huty. Tam, w miejsce dotychczasowych sześciu linii tramwajów nocnych wprowadzono cztery autobusowe rozpoczynające się cyfrą 6. Po dwóch latach w pierwszych dniach listopada 1986 zlikwidowano tramwaje nocne w całym mieście. Oficjalną przyczyną, rozpowszechnianą do dziś przez osoby negatywnie nastawione do transportu szynowego był hałas ponoć powodowany przejazdem tramwaju. Rzeczywisty powód był zupełnie odmienny. Do dziś, mimo upływu 25 lat nie przedstawiono żadnego wyniku pomiarów hałasu i porównania tramwajów i autobusów.

Zapewne znów usłyszelibyśmy sprzeciw niektórych, którym nocny hałas przeszkadzałby, ale trzeba pamiętać,

że przyczyną hałasu we współczesnych tramwajach nie jest wagon a, tak jak przed laty, stan torowiska. To tory i ich podbudowa jest głównym powodem hałasu, także w dzień. A wystarczy niewiele. Ot, choćby okresowe szlifowanie szyn. Każdy mieszkaniec, nie mający większej styczności z techniką budowy i utrzymania torowiska może zauważyć na prostych szynach miejsca jasne i ciemniejsze będące wynikiem normalnego zużycia i powstawania tzw. fali, która nielikwidowana nie tylko prowadzi do dużego hałasu (dudnienia przejeżdżającego tramwaju) ale także do degradacji podbudowy czyli tego na czym szyny spoczywają. Efektem jest przyspieszona konieczność remontu generalnego i niszczenie wagonów. Należy także obalić mit większego hałasowania tramwaju na torowisku od przejeżdżającego autobusu czy samochodu ciężarowego. Przeprowadzone kilka lat temu wewnętrzne badania prowadzone na własny użytek przez MPK wykazały, że na nowym, będącym w bardzo dobrym stanie torowisku, tramwaje emitują mniej hałasu niż pojazd z silnikiem spalinowym a czas emisji jest znacznie krótszy.

Problemy z nocną komunikacją nie dotyczą wyłącznie Krakowa. Dotyka niemal wszystkie duże i większe miasta. Najlepiej pod względem ilości kursujących w porze nocnej linii jest w Warszawie gdzie do dyspozycji pasażerów jest aż 42. W znacznie mniejszym od Krakowa Poznaniu (mającym prawie 300 tys. mieszkańców mniej) uruchamiane jest 22 linie nocne. W Katowicach i Szczecinie 13. W Krakowie jest 11 linii. Dwa lata temu, wzorem Krakowa (co podkreślono w oficjalnym urzędowym wyjaśnieniu) we Wrocławiu zlikwidowano nocną komunikację tramwajową zastępując ją autobusami. Po ponad dwóch latach nieoficjalnie mówi się o powrocie do tramwajów czego domagają się m.in. mieszkańcy niezadowoleni z obecnych rozwiązań.

Choć nie ma w Krakowie nocnych tramwajów, to gdy zachodzi potrzeba przewiezienia większej lub dużej ilości mieszkańców z organizowanego przy udziale miasta imprez masowych (Sylwester, Wianki) tramwaj staje się podstawowym środkiem nocnego transportu. Tylko on jest w stanie poradzić sobie z tak dużą ilością pasażerów.

Likwidację nocnych tramwajów możemy różnie, zwłaszcza po 25 latach, oceniać. Dziś, argumenty sprzed lat z całą pewnością są zupełnie inne a podstawowym parametrem nie są względy polityczne a społeczne i ekonomiczne. To, że Kraków nocą ma swoje życie jest jego zaletą a mieszkańcy chcą i mają gdzie spędzić wolny czas. To właśnie z myślą o nich transport w godzinach późnowieczornych i nocnych powinien być zmieniony przy wykorzystaniu zarówno autobusów jak i, jeśli nie przede wszystkim, tramwajów.

Jacek Kołodziej

AUTOMATY BILETOWE W 105-TKACH



Przybywa automatów biletowych w pojazdach krakowskiego MPK. Już nie tylko nowoczesne tramwaje są wyposażone w te urządzenia. Coraz więcej starszych wagonów także wyjeżdża na trasę z automatami. Obecnie już w 12 wagonach 105N zostały już zamontowane automaty mobilne. Wyposażone w nie tramwaje kursują przede wszystkim a linii nr 4, kursującej na trasie Wzgórza Krzesławickie – Bronowice Małe.

Obecnie automaty mobilne są zamontowane w prawie 330 pojazdach: 140 autobusach i 184 pociągach tramwajowych. MPK SA planuje w 2012 zakup 20 automatów stacjonarnych KKM. Krakowski przewoźnik chce także, aby w 2012 roku automaty mobilne zostały zmontowane w prawie wszystkich tramwajach oraz w 75 proc. autobusów przegubowych (około 200 pojazdów).

Marek Gancarczyk

ZATESKNILI ZA KRAKOWSKIMI TRAMWAJAMI

W połowie września 2011 roku gościliśmy w Krakowie naszych znajomych z Francji. Grupa ośmiu pracowników transportu publicznego przybyła do nas z Saint Etienne, z którym od blisko dwudziestu lat utrzymujemy kontakty. Goście z Francji po kilku latach przerwy chcieli poznać naszą firmę i zapoznać się ze zmianami jakie zaszły w jej funkcjonowaniu. Była to okazja do dyskusji

o problemach jakie występują w obu miastach. Wiele z nich jest podobnych lub wręcz takich samych. Omówione zostały także współczesne zastosowane w naszych firmach rozwiązania używane w pojazdach szynowych. Z racji zainteresowań hobbystycznych szefa francuskiej grupy, Jean-Paul Rahon, który obecnie jest dyrektorem Muzeum Transportu Publicznego w Saint Etienne, odwiedzający nas goście chcieli zobaczyć krakowskie czynne pojazdy historyczne. Przejazd jednym z zabytkowych wagonów do zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie umożliwił zapoznanie się ze stanem torowisk oraz przedstawienie przez nas wyremontowanej hali napraw Stacji Obsługi. W drodze powrotnej krótka wizyta w Muzeum Inżynierii Miejskiej i spotkanie z dyrektorem tej instytucji pozwoli być może na nawiązanie jeszcze bliższych kontaktów między obu miastami.

Jacek Kołodziej



KONIEC PRZEBUDOWY RONDA OFIAR KATYNIA

Można powiedzieć z ulgą: NARESZNIE... Po kilkunastu miesiącach przebudowy i związanych z nią gigantycznymi utrudnieniami w ruchu w końcu zakończyła się przebudowa węzła rondo Ofiar Katynia. Czynne są już wszystkie relacje, a więc tunel w kierunku ul. Armii Krajowej – Jasnogórska, estakada od strony Pasternika do ul. Conrada oraz poziom „0” ronda dla wszystkich relacji. Jakie utrudnienia dla mieszkańców i pasażerów wiązały się tą inwestycją trudno nawet opisać. Wystarczy może jedna liczba – ponad 130 minut – tyle trwała najdłuższa „przejażdżka” linią 172 z Kombinat do Bronowic... W związku z zakończeniem prac powróciły na swoje stałe trasy linie, które



w czasie remontu kursowały przez ul. Zielony Most.

Adrian Obuchowicz

RADA NADZORCZA MPK SA W KOMPLETE

2 grudnia 2011 r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, podczas którego podjęta została uchwała o powołaniu do składu Rady nadzorczej MPK S.A. osób wybranych przez pracowników tj. Janusza Pardę i Władysława Michalskiego. Mandaty członków Rady Nadzorczej V kadencji wygasły z dniem odbycia Walnego Zgromadzenia zatwierdzającego sprawozdanie finansowe za 2011 rok, tj. w dniu 27 czerwca 2011 r. Natomiast w dniu 30 czerwca 2011 r. Walne Zgromadzenie podjęło uchwałę, w której powołało na VI kadencję czterech członków Rady Nadzorczej reprezentujących w Spółce Gminę Miejską Kraków w osobach: Wiesław Starowicz, Tadeusz Tatar, Ludwik Węgrzyn, Marta Witkiewicz. Jednocześnie w uchwale znalazł się zapis, że uzupełnienie Rady Nadzorczej



Władysław Michalski

o kandydatów wybranych przez załogę nastąpi w terminie późniejszym.

W związku z kończącą się kadencją Rady, w MPK S.A. w dniach 26 i 27 maja 2011 r. zostały przeprowadzone wybory dwóch przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej. Wybory przeprowadzono zgodnie z Regulaminem wyborów przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej MPK S.A. W wyniku wyborów głosami załogi do Rady Nadzorczej zostali wybrani: Janusz Parda i Władysław Michalski. Osoby te, zgodnie z ww. Regulaminem, rozpoczęły stosowny kurs dla kandydatów na członków rad nadzorczych.

Przed ogłoszeniem wyborów o aktualność zapisów Regulaminu, z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, zapytano radcę prawnego. Na podstawie dokonanych z nim uzgodnień w Regulaminie dokonano zmiany podstawy prawnej. Ponadto, w związku z wątpliwościami co do zasadności obowiązku zdania egzaminu dla kandydatów na członków rad nadzorczych przez kandydatów na członków Rady Nadzorczej wybieranych przez załogę, wystąpiono do radcy prawnego obsługującego naszą Spółkę o sporządzenie opinii w tym zakresie. Według wydanej opinii obowiązkiem ten



Janusz Parda

nie odnosi się do członków wybieranych przez załogę. Kolejne, posiadane w tym zakresie opinie, które zostały sporządzone przez różne kancelarie prawne, także potwierdziły to stanowisko. Opinie te przekazano wraz z wynikami wyborów do władz Krakowa. Ponieważ opinie były sprzeczne ze stanowiskiem Gmi-

ny Miejskiej Kraków, Prezydent Miasta Krakowa wystąpił o wykładnię przepisów, która miała rozstrzygnąć rozbieżności interpretacyjne.

W efekcie Walne Zgromadzenie MPK S.A. ostatecznie powołało w skład Rady Nadzorczej osoby wybrane przez załogę.

Robak Anna

ĆWICZENIA STRAŻAKÓW

W dniu 21 października 2011 roku na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta odbyły się jesienne ćwiczenia sportowo-pożarnicze dla jednostek Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w MPK S.A. w Krakowie. Tradycyjnie w ćwiczeniach uczestniczyli druhowie z sześciu Stacji Obsług autobusowo-tramwajowych.

Tym razem ćwiczący w dwóch konkurencjach: bojówce oraz gaszeniu ognia płonącego w dwóch pojemnikach.

W pierwszej konkurencji bojówce zwyciężyli druhowie ze SOT Podgórze, drugie miejsce zajęli druhowie z SOA Płaszów a trzecie miejsce zajęli druhowie ze Stacji Remontów.

Sekcja z Podgórza startowała w następującym składzie: Adamaszek Adam, Bubka Mariusz, Kołodziej Zdzisław, Kowalik Robert, Mądry Stanisław, Nizioł Artur, Sarga Jerzy, Wicherek Robert, druhów nadzorował Naczelnik Karolus Kazimierz.

W drugiej konkurencji gaszenia ognia startowali druhowie w składach dwuosobowych z 6 kg gaśnicami proszkowymi. Najlepszymi okazali się druhowie z SOA Płaszów: Tomasz Pers i Wojciech Krzywdziński.

Ćwiczenia potwierdził pożądaną gotowość i stopień wyszkolenia druhów oraz posiadane sprzętu bojowego. Druga konkurencja pokazała nam wszystkim że bieżące szkolenia z użyciem podręcznego sprzętu gaśniczego należy kontynuować i doskonalić.

Zwycięzcy tradycyjnie otrzymali puchary Prezesa MPK S.A i dyplomy oraz nagrody.

Podziękowania kieruję tą drogą dla gospodarzy SOT Nowa Huta za przygotowanie obiektu dla rozegrania ćwiczeń.

W dniu 19.11.2011 w siedzibie Urzędu Miasta Krakowa odbył się Zjazd Oddziału Powiatowego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP Kraków – Grodzki. Na zjeździe wybrano nowy skład Zarządu, Prezesem został druh Wojciech

Ruśniak z OSP Kościelniki. W skład nowego zarządu weszli z OSP MPK S.A. w Krakowie druhowie Władysław Żmuda oraz Leszek Kowalczyk.

Władysław Żmuda



SEP W MPK

W ubiegłym roku, a dokładnie 23 listopada 2010, reaktywowano działalność Stowarzyszenia Elektryków Polskich (ESP) w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym SA w Krakowie. Wybrano wtedy nowy zarząd koła na kadencję 2010-2014, w skład którego weszli: inż. Kazimierz Mamoń (przewodniczący), inż. Jan Ochniowski (sekretarz), inż. Jan Zawadzki (skarbnik).

Na początku koło SEP liczyło kilkunastu członków. Obecnie jest ich zarejestrowanych 21. W ciągu minionego roku członkowie koła uczestniczyli w wielu seminariach i imprezach szkoleniowych organizowanych przez oddział krakowski SEP, przy współpracy z Małopolską Okręgową Inżynierów Budownictwa. Były to m.in. takie seminaria i szkolenia:

- Plany rozwoju komunikacji kolejowej i tramwajowej w aglomeracji krakowskiej – czy jest nadzieja na SKA
- Zmiany zasad ochrony przeciwpożarzeniowej wprowadzone normą PN – HD60364
- Źródła energii w kolejnictwie – od pary do elektryczności (zwiedzanie muzeum i skansenu taboru kolejowego w Chabówce)
- Podziemne stacje transformatorowe w centrum Krakowa
- Zastosowanie najnowszych rozwiązań w technice oświetleniowej – LED oraz sterowania oświetleniem w aspekcie efektywności energetycznej
- Zapoznanie z zapleczem technicznym Zamku Królewskiego na Wawelu

Kazimierz Mamoń

KALENDARIUM

16.09.2011 O godz. 7:39 na Moście Powstańców Śląskich doszło do zderzenia dwóch rowerzystów. Obaj prowadzący zostali poszkodowani w tym wypadku. Ponieważ torowisko tramwajowe zostało zablokowane wytyczono trasy objazdowe przez Most Grunwaldzki i Łagiewniki (w tym czasie Most Piłsudskiego był remontowany).

19.09.2011 O godz. 8:15 na ul. Żelazowskiego pod autobus linii 107 jadącej do Soboniowic wbiegły dwa duże psy rasy Dog. Niestety jeden z nich został uwięziony pod autobusem. Na miejsce wezwano Straż Miejską oraz pracownika Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami. Po akcji ratowniczej trwającej godzinę, podczas której przejazd w obu kierunkach był zablokowany, wyciągnięto zwierzę.

20.09.2011 Na ciągu tramwajowym od przystanku Dworcowa do pętli Kurdwanów podróżował agresywny żebrak. Motorniczy linii 76 zatrzymał skład na przystanku i zgłosił problem. Na miejsce został wezwany radiowóz policji, która „zaopiekowała się” nie miłym mężczyzną.

02.10.2011 Na Moście Dębnickim o godz. 18:21 doszło do kolizji 6 samochodów osobowych. Ruch w stronę Mostu Grunwaldzkiego został całkowicie zablokowany. W kierunku Jubilat tylko jeden pas został przejezdny. Wytyczono objazdy przez Most Zwierzyniecki.

16.10.2011 O godz. 15:37 Główna Dyspozytornia Ruchu przyjęła zgłoszenie, że na przystanku Jubilat siedzi



kobieta z... poderżniętym gardłem. Sprawca w tym czasie przechodził na drugą stronę jezdni nie zwracając uwagi na przejeżdżające samochody. Na miejsce błyskawicznie wezwano policję i pogotowie ratunkowe. Przechodnie ujęli sprawcę ataku i oddali w ręce policjantów.

22.10.2011 O godz. 6:09 awarii uległa podstacja Pleszów oraz podstacja Bulwarowa. Ruch tramwajowy na odcinku Plac Centralny – Kombinat – Pleszów został sparaliżowany. Zatrzymanie w ruchu trwało blisko półtorej godziny. Tramwaje były kierowane do pętli Os. Piastów, Mistrzejowice, Walcowania oraz Bieńczyce.

25.10.2011 Na rondzie Grzegórzecim piesza naszła na bok przejeżdżającego tramwaju linii 20. Na miejsce zostało wezwane pogotowie ratunkowe które zaopiekowało się poszkodowaną.

Tego samego dnia pod „Białym Domkiem” na ul. Lubicz doszło do potrą-

cenia pieszego przez radiowóz policji. Ponieważ zdarzenie miało miejsce na torowisku, ruch pociągów tramwajowych w kierunku ronda Mogiłskie został zablokowany.

01.11.2011 O godz. 9:50 prowadzący linii 139 zgłosił nam, że na skrzyżowaniu ul. Czarnowiejskiej i al. Kijowskiej wystrzelił gejzer z gorącą wodą. Wysokość strumienia wyniosła ok. 4-5 pięter, a całe skrzyżowanie zostało zalane wrzątkiem. Nie było to jednak dzieło Matki Natury, a awaria ciepłociągu. Wezwane na miejsce służby specjalistów uporały się z problemem w 20 minut. W tym czasie autobusy MPK pojawiły się na ul. Królewskiej na trasie objazdowej.

W trakcie ostatnich 3 miesięcy praktycznie codziennie dochodziło do zatrzymań w ruchu tramwajowym z powodu źle zaparkowanych pojazdów osobowych. Przodownikiem w tej dziedzinie była ul. Długa.

Michał Wójtowicz



Tablica

Publikuj Status Zdjecia Link Film Pytania

Wpisz coś...

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
Na podstawie informacji otrzymanej od Zarządu Infrastruktury Transportu w Krakowie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. przewidziano, że od dnia 7 grudnia 2011 (środa), w związku z zakończeniem prac na ulicy Centralnej, zostaną przywrócone stałe trasy linii 113 i 121.
Kierunki jazdy są, tak na przydatkach, zostaną zmienione.
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
O godz. 11:00 na ul. Igołomskiej nastąpi odwołanie kursu w kierunku przystanku dziesięć, Tramwaje linii 15 i 21 są odwołane do przystanku Wawelski.
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
12:47 - nam rozmawiaj
Przebieg: Nowy, Lublin
[Lubisz to](#) [Dziękuję](#) [Udostępnij](#) [Wyślij wiadomość](#)



facebook.com/mpkkrakow

 **Lubię to!**

Logo of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Navigation menu: Tablica, Informacje, Aktualności, Galeria, Zdjecia, Kontakt, Wydarzenia, Serwis, Mapa, 3:398, 133, Odbiorcy, Nowe wytyczne, MPK Kraków Sp. z o.o., Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Biuro Kalendarzy Polski, krakowka.pl, Foto Kraków.

Facebook feed content with multiple posts from Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, including text updates and images of trams.

Facebook sidebar with 'Sponsorowane' section and other navigation options.

Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II

2012



*Szczęśliwego Nowego Roku
z nowymi inwestycjami w transport publiczny,
życzy Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie*

STYCZEŃ

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

LUTY

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29			

MARZEC

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

KWIECIEŃ

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MAJ

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

CZERWIEC

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

LIPIEC

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

SIERPIEŃ

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

WRZESIEŃ

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

PAŹDZIERNIK

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

LISTOPAD

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

GRUDZIEŃ

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.

www.mpk.krakow.pl



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