

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (43) 2012
styczeń - marzec



Emerytowany pracownik MPK
gwiazdą Polsatu

Wagon 405N już w Krakowie

**By nadchodzące święta Wielkanocne
przyniosły uśmiech i wiosenny optymizm
oraz radość i ciepło spotkań w gronie najbliższych
życzy
Zarząd MPK S.A. w Krakowie
oraz
zespół redakcyjny "Przewoźnika Krakowskiego"**



KOMFORT PASAŻERA NAJWAŻNIEJSZY

Już jest. Wreszcie dotarł. Najdłuższy jednoprzestrzenny tramwaj w Polsce został przywieziony do Krakowa 2 marca nad ranem. Mam wrażenie, że był to najbardziej wyczekiwany wagon w Krakowie. Pytania o to, kiedy wreszcie przyjedzie i dlaczego go jeszcze nie ma trafiały do mnie z różnych redakcji od początku roku niemal każdego dnia. O tramwaj pytali także pasażerowie i miłośnicy komunikacji miejskiej. Wszyscy chcieli go zobaczyć, dotknąć, ocenić. Kiedy tramwaj już przyjechał do Krakowa najbardziej zdeterminowani miłośnicy czekali już za płotem zajezdni, aby tylko móc zrobić zdjęcie. Olbrzymie emocje tramwaj wzbudził także u dziennikarzy. Kiedy tuż po przyjeździe tramwaju jednej z krakowskich dziennikarek odmówiłem wejścia na teren zajezdni tłumacząc, że tramwaj jest właśnie łączony i nie będzie możliwości zrobienia mu zdjęcia, to usłyszałem, że ona i tak to zdjęcie zrobi nawet bez zgody i wiedzy MPK.

Nie dziwię się temu zainteresowaniu. W końcu to najdłuższy jednoprzestrzenny tramwaj w Polsce. Wydaje mi się jednak, że to nie te ponad 40 metrów są najważniejszą cechą tego wagonu. Przecież w Krakowie od wielu lat jeżdżą pociągi o dwa metrów dłuższe od niego i można je każdego dnia spotkać na linii nr 4 i 13. Dla mnie znacznie ważniejsze jest to, że zmodernizowany tramwaj ma dwa niskopodłogowe wejścia, monitoring zwiększający bezpieczeństwo pasażerów oraz głosowe zapowiadanie przystanków. To te właśnie elementy sprawiają, że pasażerom linii nr 4, na którą wagon zostanie wysłany, będzie się podróżowało wygodniej. Myślę, że zgodzą się ze mną osoby starsze, niepełnosprawne i rodzice małych dzieci. Przecież nic tak nie ułatwia korzystania z komunikacji miejskiej jak niska podłoga, dzięki której bez wysiłku można wejść i wysiąść z tramwaju.

Prawie równocześnie z ponad 40-metrowym tramwajem, w Krakowie pojawiły się także nowe autobusy Solarisa. Tym razem były to autobusy 12-metrowe i było ich 20. Zastąpiły najstarsze, kilkunastoletnie pojazdy.

Nie jest tajemnicą, że od wielu miesięcy krakowskie MPK ma trudności finansowe, których jedyną przyczyną jest brak regularnej zapłaty za wykonane usługi przewozowe. To, że mimo tych trudności udaje się w Krakowie modernizować tabor jest czymś niezwykłym. Od MPK wymaga to dużego wysiłku. Ale czy miejski przewoźnik może zrezygnować z inwestowania w bezpieczny i nowoczesny tabor? Według mnie nie. Przecież dla nas komfort pasażera jest najważniejszy.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Wagon 405N

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:

Bilet okresowy można kupić przez Internet	
<i>Izabela Suder</i>	5
Rozkład jazdy w telefonie	
<i>Marek Gancarczyk, Paweł Musiał</i>	6
Bilet i karta płatnicza w jednym	
<i>Marek Gancarczyk</i>	7
Ponad 40-metrowy tramwaj przyjechał już do Krakowa	
<i>Stanisław Jurga</i>	8
Z tele-busa skorzystało już 100 tys. pasażerów	
<i>Marek Gancarczyk</i>	11
20 nowych autobusów Solarisa w Krakowie	
<i>Ryszard Wróbel</i>	12
Dziadek z MPK gwiazdą muzycznego show Polsatu	
<i>Izabela Suder</i>	13
Specjalna naklejka poinformuje o automacie	
<i>Marek Gancarczyk, Jan Macała</i>	16
Niewidomi łatwiej otworzą drzwi w tramwaju	
<i>Marek Gancarczyk, Jan Macała</i>	17
Nowa mapa MPK	
<i>Marek Gancarczyk</i>	18
Plany komunikacyjne na przystankach	
<i>Hubert Wagula</i>	18
Efektywna współpraca Straży Miejskiej z MPK	
<i>Marek Anioł</i>	19
Londyn – Metro, tramwaje i... „piętrusy”	
<i>Jan Adamski</i>	20
Wsiąść do autobusu byle jakiego...	
<i>Jan Adamski</i>	21
Ciepło warte miliony	
<i>Marek Gancarczyk</i>	26
Klimatyzacja w pojazdach MPK	
<i>Tomasz Czauderna</i>	27
85 lat komunikacji autobusowej w Krakowie	
<i>Jacek Kołodziej</i>	28
111 lat tramwaju elektrycznego w Krakowie	
<i>Jacek Kołodziej</i>	31
Nowa trasa tramwajowa na Ruczaj	
<i>Jarosław Prasol</i>	32
Zmiany na liniach aglomeracyjnych obsługujących Miasto i Gminę Skawina.	
<i>Jarosław Prasol</i>	33
Na co skarżą się pasażerowie MPK SA	
<i>Anna Robak</i>	34
Różności	
<i>J. Siuta, M. Gancarczyk, J. Adamski, K. Sadowska</i> ...	36
Listy od czytelników	
<i>Jerzy Witwinowski</i>	38
Kogo obraził „Przewoźnik Krakowski”	
<i>Marek Gancarczyk</i>	40
Liga MPK – decydująca rozgrywka	
<i>Janusz Więtkowski</i>	41
Kalendarium	
<i>Michał Wójtowicz</i>	42
MPK pomaga potrzebującym	
<i>Magdalena Uran</i>	43



BILET OKRESOWY MOŻNA KUPIĆ PRZEZ INTERNET

Od 16 stycznia 2012 roku nie trzeba już szukać automatu Krakowskiej Karty Miejskiej, żeby zapłacić za bilet okresowy. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie wprowadziło bowiem możliwość zakupu oraz przedłużenia ważności Krakowskiej Karty Miejskiej za pomocą Internetu.

Dotychczas pasażerowie poprzez stronę MPK mogli jedynie sprawdzić ważność KKM, teraz dostali dodatkowo szansę nabycia oraz doładowania w ten sposób swojego biletu okresowego. Warto podkreślić, że to nowe rozwiązanie ma wiele zalet. Największą z nich jest to, że za bilet możemy zapłacić nie wychodząc z domu.

Mimo że korzystanie z Internetu nie jest moją mocną stroną, postanowiłam zaryzykować. Okazało się, iż rozwiązanie zaproponowane przez MPK jest idealne nawet dla osób nie mających dużej styczności z Internetem.

Instrukcja na stronie <http://ebilet.kkm.krakow.pl/ebilet/> pokazuje w przystępny sposób, jak krok po kroku dokonać zakupu interesującego nas biletu. W celu doładowania lub kupna wystarczy zalogować się, podając numer swojej karty miejskiej bądź legitymacji studenckiej, w przypadku osób uczących się i wybrać opcję „KUP BILET”. Następnie zgodnie ze wskazówkami uzupełniać odpowiednie pola.

W bardzo prosty sposób wybieramy datę, która ma być początkiem ważności naszego biletu. Możemy wybrać okres ważności nawet do 12 miesięcy. Decydujemy, na ile i na jakie linie chcemy mieć ważny bilet. Podajemy swoje imię i nazwisko, i wszystko w zaledwie parę minut jest już gotowe. Teraz wystarczy już tylko zapłacić określoną kwotę i pamiętać, aby podejść do automatu KKM i tam dokonać aktywowania biletu.

W dostępnych opcjach na stronie MPK znajduje się również opcja „Ważne bilety”. Dzięki niej możemy łatwo i szybko sprawdzić ważność naszego biletu okresowego.

Bardzo pomocną rzeczą, z której możemy skorzystać kupując bilet w domu przez Internet, jest cennik dostępny



na stronie. Wykonując podobne czynności do tych, dzięki którym dokonywaliśmy zakupu biletu, możemy dowiedzieć się, ile kosztowałby nas bilet np. na dłuższy okres użytkowania, bądź na wszystkie linie.

Ponadto, w razie jakichkolwiek wątpliwości, istnieje zakładka „Pomoc”, gdzie można znaleźć odpowiedzi na

wiele pytań dotyczących zakupu biletu przez Internet.

- Byłam zachwycona, że MPK wpadło na pomysł takiego rozwiązania, zwłaszcza, że nie lubię nosić ze sobą gotówki, czekać w kolejce do automatu,

a potem spieszyć się widząc piętnaście poirytowanych osób stojących za mną, żeby kupić bilet 30-minutowy - mówi Agnieszka, 24-letnia studentka socjologii na Akademii Górniczo-Hutniczej. - Mimo, że korzystanie z Internetu w moim wykonaniu, polega na sprawdzaniu poczty i Facebooka, nie miałam żadnych problemów z poruszaniem się po stronie MPK. Wszystko jest wytłumaczone w naprawdę łatwy i przystępny sposób. Przyszanę jednak, że poczułam się rozczarowana, gdy okazało się, że żeby aktywować KKM nie odbędzie się bez wycieczki do automatu... Na szczęście sama aktywacja trwa parę sekund, więc sytuacja i tak jest znacznie prostsza niż parę miesięcy temu. Najbardziej się cieszę, że gdy po godzinie 22 przypomniałam sobie, że właśnie skończyła mi się ważność Krakowskiej Karty Miejskiej, nie muszę rano iść do bankomatu, a mogę po prostu doładować ją, pijąc herbatę i słuchając muzyki przed laptopem - dodaje.

Nawiązując do tej wypowiedzi, nie sposób się nie zgodzić z tym, że dużą zaletą internetowego kupna biletu jest ograniczenie noszenia ze sobą dużej gotówki. Posługiwanie się płatnościami online ogranicza stres i zdenerwowa-

1030 – tyle biletów kupili pasażerowie przez Internet w ciągu dwóch pierwszych miesięcy funkcjonowania tej usługi

GORĄCY TEMAT

nie, związane z posiadaniem przy sobie często znacznej kwoty.

Możliwość zakupu biletu przez Internet doceniają nie tylko studenci. 45-letnia nauczycielka języka angielskiego przyznaje, że dla niej to bardzo duże ułatwienie.

- Doładowania Krakowskiej Karty Miejskiej w automatach nie kojarzą mi się zbyt dobrze. Jako iż automat KKM znajduje się w dość sporej odległości od mojego domu, zawsze dokonywałam doładowań w automacie, który znajdował się blisko mojego miejsca pracy. Jest to centrum miasta, więc uświadczyc automat bez minimum 10-osobowej kolejki, graniczy z cudem. Duża strata czasu związana z oczekiwaniem w kolejce jest naprawdę de-

nerwująca. Kiedy dowiedziałam się o możliwości doładowania karty przy użyciu Internetu pomyślałam, że może to i dobry pomysł, ale na pewno będzie to dla mnie zbyt skomplikowane. Nic bardziej mylnego. Mojemu synowi zajęło kilka minut, aby wyjaśnić mi wszystko. Naprawdę bardzo przystępna strona, więc bez problemów pojąłam doładowywanie KKM w Internecie. Mam nadzieję, że teraz znikną kolejki do automatów. Czas aktywowania karty w praktyce trwa zaledwie kilka sekund. Muszę przyznać, że nie spodziewałam się takiego ułatwienia dla wszystkich pasażerów ze strony MPK – podkreśla.

Izabela Suder

ROZKŁAD JAZDY W TELEFONIE



Już wkrótce sprawdzenie rozkładów jazdy będzie jeszcze prostsze i łatwiejsze.

Wystarczy telefon z dostępem do Internetu, aby w każdej chwili sprawdzić godzinę odjazdu tramwajów i autobusów z każdego przystanku w Krakowie. Będzie to możliwe dzięki nowej aplikacji, jaką dla pasażerów przygotowuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Aplikacja stworzona na urządzenia mobilne będzie umożliwiała użytkownikowi, w zależności od systemu, na korzystanie z szeregu funkcji takich jak: automatyczna aktualizacja rozkładów jazdy, dodawanie do ulubionych wybrane przystanki czy też linie, przeglądanie rozkładów offline, odczytywanie komunikatów online.

Możliwość przeglądania rozkładów jazdy będą mieli użytkownicy posiadający urządzenia mobilne z różnym oprogramowaniem: Android, Symbian, Java, Microsoft Mobile, iPhone.

Marek Gancarczyk, Paweł Musiał

BILET I KARTA PŁATNICZA W JEDNYM



Nowa karta została zaprezentowana podczas konferencji prasowej w Punkcie Sprzedaży Biletów przy ul. Podwale

Jeździsz, płacisz, kupujesz przez Internet – to zalety karty miejskiej, którą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie wspólnie z BRE Bankiem wprowadziło do swojej oferty pod koniec ubiegłego roku.

Nowa karta stała się więc elektronicznym portfelem, który można zasilić pieniędzmi i używać jak karty płatniczej. Mieszkańcy Krakowa otrzymują kartę bezpłatnie, przy zakupie biletu okresowego.

– To dla nas ważny projekt, który potwierdza duże możliwości systemu Krakowskiej Karty Miejskiej. Obecnie kartę z zapisanym na niej biletem okresowym można wykorzystywać do poruszania się komunikacją miejską.

Teraz przy użyciu jednej karty będzie można podróżować tramwajem oraz płacić np. za zakupy – mówi Zbigniew Palenica, wiceprezes MPK SA w Krakowie. – A to nie wszystko. System KKM można wykorzystać także do zapłaty za parkowanie w centrum miasta lub posługiwać się nią w miejskich instytucjach kultury – dodaje Zbigniew Palenica.

Karta jest imienna. Aby ją wyrobić w punkcie sprzedaży biletów niezbędne będzie okazanie dokumentu tożsamości oraz ewentualnie dokumentu uprawniającego do zniżki.

Karta płatnicza zawarta w Krakowskiej Karcie Miejskiej została wydana jako instrument pieniądza elektronicznego – VISA eMoney. Umożliwia dokonywanie transakcji bezgotówkowych we wszystkich punktach oznaczonych logo VISA, można nią także płacić na odległość, czyli np. przez Internet i telefon.

Zasilenie karty jest bardzo proste, wystarczy dokonać przelewu lub przekazu pocztowego na numer rachunku, który jest przypisany do karty. Numer rachunku dodatkowo nadrukowany jest na rewersie karty. W każdej chwili można także sprawdzić na stronie internetowej, ile pieniędzy pozostało na karcie. Co ważne karta dostępna jest dla każdego, nie jest wymagane ukończenie 18 roku życia. – To bardzo praktyczne rozwiązanie, bowiem pozwala rodzicom nie tylko kupić dziecku zwykły bilet miesięczny, ale także zasilić kartę kieszonkowym na drobne wydatki, stając się tym samym elektroniczną portmonetką – wyjaśnia Dariusz Nalepa, dyrektor departamentu bankowości transakcyjnej BRE Banku.

Krakowska Kart Miejska to kolejne innowacyjne rozwiązanie wdrażane przez bankowość korporacyjną BRE Banku. Wcześniej bank wdrożył między innymi Karty Kibica w Kielcach oraz Szczecinie, wydawał też karty w ramach Open'er Festiwal. Karty przedpłacone stają się też coraz popularniejszym narzędziem wśród firm. W październiku BRE Bank wydał stu-tysięczną kartę pre-paid. Z takiej usługi skorzystało już ponad 400 przedsiębiorstw.

– Krakowska Karta Miejska to jeden z największych i najbardziej prestiżowych projektów jaki mamy okazję realizować. Liczymy, że będzie ona cieszyła się dużą popularnością wśród mieszkańców aglomeracji – mówi Dariusz Nalepa, z BRE Banku. – Co ważne, dzięki zastosowanym przez nas rozwiązaniom, możliwości wykorzystania karty są dużo większe i w przyszłości mogą być rozwijane zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców Krakowa i władz miasta. – dodaje.

Marek Gancarczyk



PONAD 40-METROWY TRAMWAJ PRZYJECHAŁ JUŻ DO KRAKOWA

Najdłuższy w Polsce jednoprzestrzenny tramwaj wyjechał z Wrocławia w nocy z czwartku na piątek. Do Krakowa dotarł 2 marca nad ranem. Aby można go było przewieźć został podzielony na dwie części i był transportowany na dwóch lawetach. Tramwaj po przyjeździe został rozładowany i połączony

Będzie kursował na trasie linii nr 4, z Bronowic Małych do Wzgórz Krzesławickich. Zmodernizowany tramwaj nie wyjechał od razu na tory - musiał przejść testy, muszą także zostać przeszkoleni do jego obsługi pracownicy. Tramwaj ma 40,5 metra długości, może pomieścić ponad 300 pasażerów, w tym 64 na miejscach siedzących. Jest to najdłuższy jednoprzestrzenny tramwaj w Polsce. Pasażerowie nie muszą się obawiać, że tramwaj nie zmieści się na przystankach.

Już obecnie w Krakowie kursują na dwóch liniach tramwajowych składy złożone z trzech wagonów o ok. 2 metry dłuższe od najdłuższego jednoczołowego tramwaju. Pasażerom z Nowej Huty, którzy teraz mają tramwaje (m.in.





kursujące na linii 9 i 5) z elementami niskiej podłogi przybędzie kolejny tramwaj z wejściami niskopodłogowymi.

Zastosowane w zmodernizowanym tramwaju nowe rozwiązania techniczne i technologiczne zapewnią wyższy komfort podróżowania oraz umożliwią lepszy dostęp do tramwaju wszystkim grupom pasażerów. Umożliwi to przede wszystkim niska podłoga w członach środkowych i łatwo dostępne wejścia.



Trzeba zaznaczyć, że przy eksploatacji tramwajów tego typu obniży się zużycie energii elektrycznej w stosunku do porównywalnego składu trzech połączonych wagonów 105Na. Wynika to z faktu zastosowania napędów prądu przemiennego, z silnikami asynchronicznymi i możliwością rekuperacji energii.

Zastosowany system napędu tramwaju przyczyni się również do bardziej równomiernego obciążenia podstacji trakcyjnych, co ma niebagatelne znaczenie dla racjonalizacji wykorzystania pobieranej energii trakcyjnej.

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

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

Wagon 405N jest tramwajem składającym się z pięciu członów.



Część biegową wagonu stanowi sześć wózków napędowych w układzie Bo. Dwanaście silników, pracujących w odpowiednich konfiguracjach połączeń, pozwoli na zapewnienie właściwych parametrów trakcyjnych (siły pociągowej i parametrów hamowania), a więc na sprawną i bezpieczną eksploatację w warunkach miejskich.

Wózki posiadają klasyczne zespoły napędowe (zestawy kołowe). Są wyposażone w belkę bujawkową, jednostopniową przekładnię napędową oraz asynchroniczne silniki trakcyjne o mocy 50kW każdy. Są one zamontowane wzdłuż osi wózka (tramwaju). W celu zapewnienia optymalnych warunków i wykorzystania zainstalowanej mocy trakcyjnej, silniki są połączone w grupy.

Napęd na zestaw kołowy jest przekazywany przez wał napędowy ze sprzęgłami Cardana i przekładnią kątową, z zębami o zarysie kołowo - łukowym (Gleasona).



W wagonie (na wózku) zastosowano dwa stopnie odprężynowania. Pierwszy stopień stanowią skośne stopy metalowo – gumowe (wkładki MEGI) oraz koła jezdne z wkładkami metalowo – gumowymi, popularnie zwanymi typ Konstal (jedna z wersji kół typu SAB). Stopień drugi, to stopy gumowo – metalowe ze sprężynami śrubowymi i amortyzatorami hydraulicznymi.

Zastosowane wózki tworzą układ, w którym dwa pierwsze podpierają pierwszy człon tramwaju, dwa następne człon trzeci i dwa ostatnie – człon piąty. Człon drugi i czwarty, to człony zawieszane na przegubach. Dzięki takiemu sposobowi umieszczenia wózków, w tych częściach tramwaju wysokość podłogi jest na poziomie około 360mm. W celu uzyskania prawidłowej charakterystyki, umożliwiającej właściwe prowadzenie tramwaju, między członami zabudowano odpowiednio dobrane tłumiki wężykowania.



Pod pudłem tramwaju, w członach: pierwszym, trzecim i piątym zabudowane są przetwornice trakcyjne (falowniki IGBT) do zasilania silników napędowych, przetworzonym napięciem - z sieci zasilającej. Z sieci, prąd do falowników i silników jest pobierany przez dwa odbieraki prądu, zabudowane na dachu członu pierwszego i trzeciego. Jeden falownik obsługuje dwa silniki trakcyjne, realizując funkcje rozruchu i hamowania. Hamowaniem podstawowym jest hamowanie elektrodynamiczne silnikami trakcyjnymi – realizowane przez układ falowników. Dzięki zastosowanemu układowi połączeń elektrycznych, część prądu powstającego w silnikach (pracujących w trybie generatorowym, przy hamowaniu może być oddawana do sieci (o ile zaistnieją warunki do rekuperacji), a część prądu jest kierowana do układu rezystorowego.

Rozwiązanie układu hamulcowego, obejmującego prócz hamowania elektrodynamicznego również hamulce mechaniczne (bębnowe i szynowe) pozwoliło na zastosowanie funkcji zapobiegającej poślizgom tramwaju przy hamowaniu (ABS).



Prócz przetwornic trakcyjnych, w tramwaju są zainstalowane (na dachu pierwszego i piątego członu) - dwie przetwornice statyczne, do zasilania obwodów 24VDC oraz 230VAC (ładowanie akumulatorów, zasilanie obwodów sterowniczych i pomocniczych) oraz zasilania silników wentylatorów do chłodzenia silników trakcyjnych.

Również na dachu są zlokalizowane agregaty do schładzania powietrza w przedziale pasażerskim. Powietrze schłodzone, dostarczane do wnętrza wagonu przy wysokich temperaturach zewnętrznych pozwoli na uzyskanie komfortowych warunków jazdy pasażerom. Układ wentylacyjny zaś zapewni sprawną wymianę powietrza, dla zachowania komfortowych warunków podróży i pracy prowadzącego w każdych warunkach atmosferycznych.

Stanisław Jurga

Z TELE-BUSA SKORZYSTAŁO JUŻ 100 TYS. PASAŻERÓW

Nie słabnie zainteresowanie tele-busem, usługą wprowadzoną przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie prawie pięć lat temu. W marcu ten popularny autobus na telefon przewiózł już 100-tysięcznego pasażera.

To dużo, biorąc pod uwagę ograniczony obszar, na którym funkcjonuje. Mogą z niego bowiem korzystać tylko mieszkańcy Płaszowa, Rybitw i Podwierzbia.

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, 185, 221.

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



Tele-bus jest chętnie zamawiany przez mieszkańców Płaszowa, Rybitw i Podwierzbia

O tym, jak bardzo autobus na telefon jest potrzebny świadczy systematycznie poszerzanie obszaru, po którym on funkcjonuje. W 2007 roku w momencie uruchamiania usługi były to tylko Rybitwy i Podwierzbie. Szybko o tele-busa upomnieli się jednak mieszkańcy Płaszowa, dla których ten obszar był poszerzany już kilka razy. Od listopada ubiegłego roku, mogą nim dojechać aż do ul. Nowohuckiej.

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.

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.

Więcej informacji na www.mpk.krakow.pl

Marek Gancarczyk

20 NOWYCH AUTOBUSÓW SOLARISA W KRAKOWIE



Autobusy Solarisa zostały wysłane m. in. na linię 129

W lutym bieżącego roku MPK SA wzbogaciła się o 20 sztuk autobusów Solaris Urbino 12 dostarczonych w ramach realizacji kontraktu na dostawę 100 sztuk autobusów.

Wszystkie mają być dostarczone w ciągu 4 lat. Zdecydowana większość, bo aż 63 to pojazdy standardowe o długości 12 metrów, pozostałe to pojazdy przegubowe. Procedura zakupu autobusów rozpoczęła się w ubiegłym roku od przetargu nieograniczonego zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych dla zamówień sektorowych. Sama procedura była podobna do tych z lat poprzednich, dotyczyła tylko większej ilości pojazdów. Powołana ko-

misja przetargowa opracowała szczegółową specyfikację istotnych warunków zamówienia oraz wymagania techniczne dla autobusu standardowego oraz przegubowego. Podobnie jak w autobusach przegubowych, również w tych pojazdach już na etapie tworzenia wymagań technicznych duży nacisk położono na zapewnienie niezawodności eksploatacyjnej i odporności antykorozyjnej. Zastosowane rozwiązania techniczne powinny być sprawdzone, produkowane seryjnie, a ich niezawodność potwierdzona w kilkuletniej eksploatacji. Wykonane są z części, zespołów i materiałów dostępnych w Polsce i na rynku Unii Europejskiej. Nowością w tych autobusach, podobnie jak w autobusach przegubowych, jest bogatsze wyposażenie pojazdów. Autobusy wyposażone są w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, automat do sprzedaży biletów, kasowniki odczytujące dane zapisane na Krakowskiej Karcie Misjkiej, tablice elektroniczne oraz wskaźnik zużycia paliwa, który będzie na bieżąco informował prowadzącego o ekonomiczności prowadzenia autobusu. Zgodnie z wymaganiami autobusy posiadają wiele cech wpływających na eksploatację a niewidocznych dla potencjalnego obserwatora. W szczególności dotyczą one materiałów, z których wykonana została konstrukcja autobusu. Zakup nowego taboru spowoduje wycofanie najstarszych autobusów Scania 113CLL, które były zakupione w latach 1995-96. Obecna dostawa jest ostatnią, jaka przewidziana jest na ten rok. Po zrealizowaniu obecnej dostawy autobusów, udział pojazdów marki Solaris w ogólnej ilości posiadanego taboru wzrośnie do 35%. Kolejne dostawy przewidziane są na przyszły rok.

Ryszard Wróbel



W nowych autobusach zostały zamontowane nowoczesne kasowniki i tablice elektroniczne

DZIADEK Z MPK GWIAZDĄ MUZYCZNEGO SHOW POLSATU

Z niekwestionowaną gwiazdą programu „Tylko Taniec”, byłym pracownikiem MPK SA w Krakowie, 69-letnim Panem Tadeuszem Popławskim – rozmawia Izabela Suder.

Izabela Suder: Pierwsze pytanie, które Panu zadam, słyszał Pan już zapewne wiele razy i nie jest dla Pana nowe. Jak to się stało, że trafił Pan do programu „Tylko Taniec”? Dotychczas różne stacje telewizyjne prześcigały się w tworzeniu tego typu programów, a jednak zdecydował się Pan dopiero teraz.

Tadeusz Popławski: Wcześniej nikt nie umiał mnie wypromować, namówić, żebym poszedł i wystąpił. W momencie, w którym zacząłem tańczyć na Krakowskim rynku i grać na radyku, grupka młodych dziewczyn powiedziała: „Ty jesteś tak seksowny (śmiech), dziadziu, tak potrafisz tańczyć, ty powinieneś iść do jakiegoś castingu i się pokazać!” – i wtedy zacząłem myśleć o tym poważnie. O programie „Tylko Taniec” dowiedziałem się od sąsiada. Raz mówi do mnie: „Tadziu, słuchaj, bo jest taki casting w Hucie, spróbuj, to Polsat robi, można się zgłaszać w wieku nawet 85 lat, co ci zależy?” No i pomyślałem: „No to idę!” (śmiech)

A czy ktoś pomaga Panu przygotowywać się do występów? Wybiera muzykę, stroje, czy jest to raczej pana własna aranżacja?

Muzykę pomaga mi wybrać pewien DJ ze Skawiny, nazywamy go Misiiek. Jest kapitalny! Puszczą kawałki, które zna i lubi, i które, jak uważa, pasowałyby do mnie, a ja wybieram te, które najbardziej mi odpowiadają, które najbardziej „czuję”.

Strój wybierałem sam. Przed występem zastanawiałem się, czym by tu zachwycić młodzież, starszych... Jak sprawić, żeby się uśmiechali, żeby mieli taki „power” jak ja, żeby tań-

czyli. Bo ja kocham, jak ktoś się uśmiecha, a jeszcze jak się porusza przy mojej melodii i występie, to się cieszę jak dziecko!

Ubrałem się na ciemno i myślałem, jakie by tu założyć buty i zdecydowałem się właśnie na te zielone, które mam na sobie. Od razu, jak wyszedłem na scenę, zobaczyłem, że wszyscy spuścili wzrok i patrzyli właśnie na nie. (śmiech) To teraz będzie taki mój znak firmowy.

(śmiech) To właśnie ze względu na Pana występ, ja oraz zapewne wielu pracowników MPK, oglądało program „Tylko Taniec”. Zauważyłam, że po występie nie widać było po Panu zupełnie zmęczenia. Jak Pan to robi? Czy są jakieś sposoby, które pomagają panu utrzymać formę?

Kiedy tańczę, czuję taką lekkość, podnoszę się i unoszę, nie odczuwam w ogóle zmęczenia...trochę, jakbym tańczył w powietrzu. Tego nie da się porównać do żadnego innego sportu. Nie czuję ruchów mięśni, ograniczeń, nawet nie czuję kości, czuję tylko melodię.

To niesamowite!

Dodam jeszcze, bo to nie jest przecież żadna tajemnica, że mam umiarkowaną grupę inwalidzką. Kiedy chodzę normalnie, to mi nogi puchną, a gdy tańczę, to nic nie czuję! Wszyscy mnie pytają „jak to w ogóle możliwe, że ty masz grupę inwalidzką, Tadek, a tak pięknie tańczysz? Kto to widział!?” A lekarz ortopeda powtarza: „TAK MA BYĆ! Taniec to jest ruch, wspomaga krążenie, tak ma właśnie być, tak trzymać”.

Z tego, co się orientuję, wcześniej był Pan pracownikiem MPK. Jak długo?

Tak, pracowałem jako mechanik. Czternaście lat. Najpierw w zajezdni autobusowej Czyżynach, sześć lat, potem na Woli Duchackiej.

Nie nudziła Pana taka praca, skoro ma Pan duszę artysty?

Absolutnie nie! Uwielbiałem tę pracę, nie raz po godzinach zostawałem, po kimś jeszcze robiłem... Ktoś chciał wyjść wcześniej, to zostawiał mi robotę, ja się zawsze zgadzałem. Czasem źle wlałem olej, to koledzy mi mówili: „Tadek, nie zauważają, my nic nie powiemy, nie przyznawaj się!”, ale w końcu za każdym razem się przyznawałem, bo jestem nauczony, że w życiu trzeba kierować się prawdą!

I już wtedy interesował się Pan tańcem?

Tak, tak! Tańcem interesuję się od zawsze, mam to we krwi.

Rozumiem więc, że byli koledzy z pracy znali pana od tej „tanecznej strony”? Nie byli zaskoczeni, widząc Pana w programie?

Nie, czasem razem na tańce chodziliśmy nawet! (śmiech)

Powiedział Pan, że taniec ma we krwi. Kto zainteresował pana tańcem? Pochodzi Pan z muzycznej rodziny?

Ojciec był bardzo taneczny! Miał w genach muzykalność, wszędzie tańczył, w każdym miejscu, do każdej muzyki... kiedy szli z matką na zabawę, to ona się nawet trochę denerwowała, bo zawsze dziewczyny go brały do tańca! (śmiech)

Kiedy wszedł Pan na scenę podczas programu, wszyscy się uśmiechali. Można powiedzieć, że zaraził ich Pan swoim uśmiechem. Skąd u Pana taka radość życia?

Codziennie, gdy wstaję, myślę: „Boże, żeby mi się dzisiaj wszystko udało, żeby ludzie się śmiali, byli zgodni, sprawiedliwi i mili dla siebie...” I mam tak już odkąd pamiętam! Bardzo się dziwię, kiedy ktoś narzeka!

W programie „Tylko Taniec” też od razu się Pan spodobał...

Siódmego stycznia poszedłem do Nowohuckiego Centrum Kultury. Myślałem, że zapytam, kiedy odbywa się casting, a okazało się, że to tego dnia! Od razu wchodziliśmy na żywo, ja w swetrze z golfem, a wszyscy tylko pytają mnie ze śmiechem: „co pan tutaj robi?” (śmiech)

Ale zaskoczyłem wszystkich! Zakwalifikowałem się dalej! Potem trzeba było podejść do specjalnego punktu, w którym udzielało się informacji, na co przeznaczony jest nagrodę, przygotowaną dla zwycięzcy programu.

To bardzo interesujące. Co zdecydowałby się Pan zrobić z tak wysoką nagrodą pieniężną (100 tys. zł)?

Dużą część oddam niepełnosprawnym dzieciom. Pytałem, ile średnio uczestnicy przeznaczają na cele dobroczynne i redaktor powiedział mi, że najwięcej to 15%. A ja ile chcę dać? 50%! Redaktor prosił, żebym się upewnił i pytał, czy zdaję sobie sprawę, że z tego się już nie można wycofać, bo składa się podpis na umowie. Odpowiadam: „Wiem! Wiem, panie redaktorze, przecież ja nie jestem dziecko. Ja jestem takie większe dziecko”. (śmiech)

Ja w ogóle bardzo lubię dzieci, z wzajemnością. Kiedyś tańczyłem na Rynku i podbiegł do mnie chłopczyk, taki małejki, jeszcze ze smoczkiem. Wyciągnął rączki, podniosłem

go, tak się śmiał i cieszył, że kiedy mama chciała go już zabrać, to zaczął płakać! (śmiech)

A gdzie dokładnie i kiedy można spotkać Pana na krakowskim rynku?

Wychodzę, kiedy mam na to ochotę i gdy poczuję natchnienie. Można wpisać w Internecie hasło „dziadek tańczący” (portal youtube.com – przyp. red.) i obejrzeć moje występy. Zawsze zbiera się mnóstwo osób i większość ma kamerę, potem zamieszcza to w sieci.

Zapytam jeszcze o program. Jaka atmosfera panowała między uczestnikami, prowadzącymi?

Bardzo, bardzo dobra! Jedni drugich wspierali, oklaskiwali, po moim występie zaśpiewali mi „Sto lat”, to było naprawdę strasznie miłe! „Aleś miał muzykę fajną” - mówili.

Za kulisami spotkałem taką dziewczynkę, z Wrocławia czy z Poznania, tańczyła Breakdance’a, osiem lat miała, denerwowała się bardzo i mówiła: „dziadziu, ty się dostaniesz, a ja nie, bo ty tańczysz lepiej ode mnie...” (śmiech) Uspokajałem ją i powtarzałem: „nie, kochanie! Ty pięknie tańczysz, robisz szpagat, na pewno się dostaniesz.” Dostała się! A potem sobie zdjęcie ze mną zrobiła.

(śmiech): czyli można powiedzieć, że już jest pan sławny! Czy zdarza się Panu być rozpoznawanym na ulicy?

Tak, tak, tak już się dzieje! I zdjęcia chcą sobie ze mną zrobić! Wczoraj (dwa dni po emisji programu) w Bonarce był koncert, akurat przechodziłem tamtędy, usłyszałem muzykę i zacząłem improwizować! Wokalista zespołu, który grał, krzyknął: „PIĘKNE OKLASKI DLA TEGO PANA!” i wtedy podeszło parę osób z aparatami fotograficznymi lub telefonami. Strasznie fajne uczucie i dużo pozytywnych emocji!

A czy przed występem denerwował się Pan?

Odrobinę, jak przyszedłem, ale zaraz powiedziałem sobie: „Tadek, przecież to jest nic! Wyobraź sobie, że mówisz do syna, do ludzi, jak wtedy, gdy występujesz na rynku, że nikt Cię nie obserwuje, nie ocenia... Podejdz do tego na luzie!” I podszedłem!

Publiczność była duża? Wiadomo, że w telewizji wygląda to inaczej.

Duża, duża, bardzo duża! Dostałem mikrofon jak gwiazda i padło hasło: „Twój czas”! Na początku nie wiedziałem, co mówić, jak mówić, ale powiedziałem wszystko! Kiedy mówiłem, ile mam lat, usłyszałem tylko: „Łoooooo”...

Jak się dostałem, ekipa telewizyjna była u mnie w domu, oglądaliśmy zdjęcia, jak mój syn był mały, a ja młody, wzruszające...

Widać, że dobrze się Pan czuje w telewizji i że rzeczywiście podchodzi Pan do tego na luzie.

Tak! I idę dalej na luzie i czuję, że to jest zabawa! A kiedy się bawię i wiem, że mogę przy tym pomóc dzieciom, to czuję się jak ryba w wodzie! Jeśli wygram, przejadę się do Hiszpanii, do Lazaret, odwiedzę Luwr! Bardzo chcę zobaczyć Francję, zwłaszcza, że mieszka tam na stałe ta moja tancerka!

Krystyna! (Mazurówna; podczas występu Pana Tadeusza, dołączyła do niego - przyp. red.). Naprawdę, nie zapomnę tańca z nią do końca życia, bardzo, naprawdę bardzo miło to wspominam! I ona tak samo była, jak widziałem, zadowolona i zaskoczona, że w tym wieku można tak tańczyć!

Tak, spodobał się Pan nie tylko pani Krystynie, ale też wszystkim jurorom! (śmiej). Z filmu, który poprzedzał Pana występ w programie, telewizywnie mogli dowiedzieć się, że na stałe mieszka Pan z synem, który obecnie wyjechał do pracy do Niemiec.

Tak, na trzy miesiące, taka robota ciężka...

A czy syn widział Pana występ?

Nie, nie, pokażę mu dopiero, jak przyjedzie na święta, będzie zaskoczony!

A wie, że Pan tańczy? Też jest taki muzyczny?

Jest, jest. Na początku mówił mi: „Tato, co ty robisz, gdzie ty idziesz?! Do jakich ludzi, na jaki Rynek?! Przecież młodzi cię wyśmieją!” A tu taka niespodzianka, zupełnie inne reakcje! Ludzie tańczą razem ze mną!

Odcinek programu „Tylko taniec” z Pana udziałem można także zobaczyć w Internecie...

Wiem, wiem! Ale syn nie ma o niczym pojęcia, nawet o tym, że byłem na castingu, a co dopiero, że przeszedłem dalej! Kolega specjalnie dla mnie nagrał ten odcinek na kasetę VHS.



Czy jest Pan samoukiem?

Tak, jestem samoukiem. Kolega mówił mi kiedyś, że jak na samouka mam świetne poczucie rytmu. Wiadomo, że tym, którzy od dziecka ćwiczą, jest łatwiej.

Zatem faktycznie można powiedzieć, że taniec ma Pan we krwi! Uczył się Pan zupełnie sam, czy czerpał może inspirację np. oglądając jakieś występy czy pokazy taneczne?

Oglądam i bardzo lubię tańce latynoskie. Jestem też niezwykle tolerancyjny, kocham wszystkich ludzi niezależnie od koloru skóry czy od wyznania. Wszystko i wszystkich ludzi kocham!

A czy oglądał Pan program ze swoim udziałem? Wielu aktorów czy artystów nie lubi patrzeć na siebie w telewizji czy na ekranie kinowym...

Oglądałem. Pierwsze wrażenie miałem takie...dziwne, ale drugie już bardzo pozytywne. Oczywiście moje były ...w głębi, oddalone, jak nie moje, ale kochające cały świat!(śmiej) Potem zdjąłem czapkę i nie wiedziałem co powiedzieć, ale ludzie zaczęli bić brawo! Krzyknąłem tylko: KOCHAM WAS WSZYSTKICH!

A jak zszedłem ze sceny, to wzięła mnie w ramiona pani redaktor i mówiła: „Pan jest aptekarzem i ma leki na całe to zło”...

A czy podczas oglądania swojego występu, zauważał Pan jakieś błędy i myślał o tym, co by Pan poprawił?

Troszkę bym poprawił... Teraz, jeśli się dostane, to mam już pomysł. To będzie taki bardziej wyreżyserowany układ!

A co po emisji programu mówią Pańscy znajomi i bliscy?

Gratulują mi odwagi. Kolega powiedział: „Tobie, Tadek, za taką odwagę, należą się ukłony!”

A ja po prostu... jak tylko słyszę jakąś melodię, to czuję, że muszę tańczyć...

A więc można powiedzieć, że robi Pan w życiu to, co lubi.

Tak – to, co kocham! I mogę brać z tego dla siebie i jeszcze innym dać.

A nie boi się Pan, że pod wpływem sławy woda sodowa uderzy Panu do głowy?

Nie, nie, jestem pewien. 100 % zastrzegam! I zapiszcie to! (śmiej) Zawsze, jak ktoś będzie potrzebował, to ja mu dam, zawsze znajdę coś dla najbardziej potrzebujących. A że kocham dzieci, chciałbym, jeśli wygram, dać tym dzieciom nagrodę osobistą. Kiedyś byłem w ośrodku dla dzieci z zespołem Downa w Myślenicach i wszystkie uśmiechały się i ze mną tańczyły. Tak mnie kochały, były szczęśliwe... Mam zamiar częściej jeździć po takich miejscach i pomagać chorym dzieciom.

Odcinek z udziałem Pana Tadeusza Popławskiego można zobaczyć na stronie:
www.facebook.pl/tylкотaniec.

SPECJALNA NAKLEJKA POINFORMUJE O AUTOMACIE



Nowe naklejki informują o automacie biletowym...

Pasażerowie krakowskiego MPK nie będą już musieli zgadywać, czy tramwaj lub autobus, do którego wsiadają ma automat biletowy.

Wszelkie wątpliwości rozwieją specjalne naklejki umieszczone na tych autobusach i tramwajach, które są w te urządzenia wyposażone. Warto zaznaczyć, że na pojeździe będzie się znajdować tylko jedna naklejka (wyjątkiem będą tu wagony NGT8 oraz wagon 405N, gdzie naklejki będą dwie i będą informować o dwóch automatach). Będzie ona umieszczona tuż nad lub tuż obok drzwi znajdujących się najbliżej automatu. Wszystko po to, aby pasażer stojąc na przystanku wiedział, że wsiadając właśnie tymi drzwiami będzie mógł najszybciej dostać się do automatu i kupić bilet.

Taka jednoznaczna informacja z pewnością ucieszy te osoby, które sporadycznie korzystają z komunikacji miejskiej i decydują się na zakup biletu dopiero po wejściu do

pojazdu. W przypadku braku automatu były zmuszone kupić bilet u prowadzącego. Teraz, dzięki naklejkom każdy pasażer otrzyma dokładną informację, w którym pojeździe jest automat, a w którym bilet można kupić tylko u prowadzącego.

W specjalne naklejki informujące został wyposażony każdy tramwaj lub autobus, w którym jest automat.

Nie jest to jedyne udogodnienie dla pasażerów, jakie przygotowało MPK SA. Na drzwiach pojazdów, które posiadają niskopodłogowe wejścia zostały naklejone piktogramy o dużej powierzchni przedstawiające wózek inwalidzki oraz wózek dziecięcy. Wszystko po to, aby osoby niepełnosprawne, a także podróżujące z dziećmi w wózkach mogły sprawnie zlokalizować wejście, którym najłatwiej mogą dostać się do tramwaju i autobusu. Ten sposób oznakowania będzie szczególnie pomocny w tych pojazdach, gdzie istnieje tylko jedno wejście zlokalizowane w obrębie niskiej podłogi pojazdu, a więc np. w wagonach EU8N, kursujących np. na linii nr 5, 11, 20.

Warto podkreślić, że wszystkie kursujące autobusy MPK posiadają niską podłogę. Posiada ją także prawie połowa krakowskich pociągów tramwajowych. Zdecydowana większość tramwajów oraz spora grupa autobusów kierowanych do ruchu jest wyposażona w automaty biletowe.

Marek Gancarczyk, Jan Macała



... oraz o niskopodłogowym wejściu dla osób starszych i osób podróżujących z dziećmi wózkami



NIEWIDOMI ŁATWIEJ OTWORZĄ DRZWI W TRAMWAJU

W lutym na krakowskie ulice wyjechał tramwaj, w którym został zamontowany specjalny, emitujący dźwięk przycisk do otwierania drzwi.

Jest on usytuowany przy drzwiach przeznaczonych do wsiadania dla osób niepełnosprawnych. Umożliwia on łatwą lokalizację miejsca umieszczenia przycisku, a tym samym drzwi wagonu, co w konsekwencji bardzo ułatwia wejście do tramwajów osobom niewidomym i słabowidzącym.

Zastosowane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA rozwiązanie docenili już podopieczni ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie. Jak sami przyznają dla nich jest to znakomite ułatwienie w podróżowaniu komunikacją miejską w Krakowie.

Specjalny przycisk został zamontowany w jednym tramwaju, który najczęściej kursuje na liniach nr 1, 14 i 22. Jest to prototyp, który jest obecnie testowany. MPK SA planuje, po akceptacji rozwiązania przez środowiska osób niepełnosprawnych, montaż tego rodzaju przycisków we wszystkich pojazdach, przy drzwiach przeznaczonych do wsiadania dla osób niepełnosprawnych.

Nie jest to jedyne udogodnienie dla pasażerów, jakie przygotowało MPK SA. Już wkrótce na drzwiach pojazdów, które posiadają niskopodłogowe wejścia zostaną naklejone piktogramy o dużej powierzchni przedstawiające wózek inwalidzki oraz wózek dziecięcy. Wszystko po to, aby osoby niepełnosprawne, a także podróżujące z dziećmi w wózkach mogły sprawnie zlokalizować wejście, którym najłatwiej mogą dostać się do tramwaju i autobusu. Ten sposób oznakowania będzie szczególnie pomocny w tych pojazdach, gdzie istnieje tylko jedno wejście zlokalizowane w obrębie niskiej podłogi pojazdu, a więc np. w wagonach EU8N, kursujących np. na linii nr 11, 20.

Warto podkreślić, że liczne działania podejmowane przez MPK SA w celu ułatwienia podróży osobom niepełnosprawnym są zgodne z wytycznymi zawartymi w uchwale Rady Miasta Krakowa, dotyczącej dostosowania krakowskiej komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Przypomnijmy, że w Krakowie większość tramwajów oraz spora grupa autobusów kierowanych do ruchu przez MPK SA jest wyposażona w system głosowego zapowiadania przystanków.

Marek Gancarczyk, Jan Macała

NOWA MAPA MPK



Można na niej sprawdzić trasę wszystkich połączeń autobusowych (także tych kursujących w nocy oraz poza granice miasta) i tramwajowych.

Pasażerowie dowiedzą się z niej także, gdzie stoją automaty Krakowskiej Karty Miejskiej oraz gdzie są zlokalizowane Punkty Sprzedaży Biletów.

To tylko niektóre informacje, jakie zawiera nowa mapa komunikacji miejskiej w Krakowie wydana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Jej największą zaletą jest to, że połączenia tramwajowe i autobusowe są naniesione na plan Krakowa. Warto podkreślić, że mapa zawiera informacje w trzech językach: polskim, angielskim i niemieckim.

Pasażerowie będą więc mogli łatwo wyszukać na mapie najdogodniejsze dla siebie połączenia, znaleźć najlepszy punkt przesiadkowy oraz dowiedzieć się czy w pobliżu stoi automat Krakowskiej Karty Miejskiej. Na mapie jest także zaznaczony obszar i drogi, po których kursuje tele-bus, popularny autobus na telefon. O tym jak bardzo szczegółowy jest to plan świadczy to, że są na nim zaznaczone wszystkie przystanki wraz z nazwami, na których zatrzymują się autobusy i tramwaje z wyszczególnieniem przystanków „na żądanie” oraz tych, które są dopiero budowane.

Pasażerowie na nowej mapie znajdą także listę wszystkich linii tramwajowych i autobusowych wraz z dokładnym spisem ulic, po których kursują.

Z myślą o turystach odwiedzających Kraków do mapy komunikacji miejskiej został także dołączony cennik biletów jednorazowych, czasowych i grupowych.

Wydana przez MPK SA w Krakowie mapa komunikacji miejskiej jest dostępna na www.mpk.krakow.pl

Marek Gancarczyk

PLANY KOMUNIKACYJNE NA PRZYSTANKACH

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjnym SA w Krakowie udostępniło pasażerom komunikacji miejskiej nowe mapy. Mapy te obejmujące centrum Krakowa (od ul. Opolskiej do Biezanowskiej oraz od ul. Piastowskiej do Meissnera), mają za zadanie pomóc pasażerom w przemieszczaniu się po Krakowie. Również w związku ze zbliżającymi się mistrzostwami EURO2012 pomagać będą turystom. Zaznaczona będzie na nich m.in. strefa kibica (Fan Zone). Mapy te zostały zamieszczone na kilkudziesięciu przystankach komunikacji zbiorowej w gablotach reklamowych tzw. City-Light. Mapy są podświetlane w nocy, a wymiary imponujące - 170x120cm. Mapy te zamieszczono m.in. na przystankach: Pl. Wszystkich Świętych, Teatr Bagatela, Kamienna, Nowy Kleparz, Rondo Grzegórzeckie, Lipska, Przewóz, Nowohucka, Żeromskiego, Kocmyrzowska, Al. Pokoju, Powstańców Wlkp., Dworcowa, Opolska, Miasteczko Akademickie, Armii Krajowej.

Hubert Waguła



EFEKTYWNA WSPÓŁPRACA STRAŻY MIEJSKIEJ Z MPK

W połowie marca w siedzibie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie spotkali się przedstawiciele krakowskiego przewoźnika oraz Straży Miejskiej.

W trakcie rozmów podsumowano współpracę Straży Miejskiej Miasta Krakowa i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w roku 2011 oraz omówiono wspólne działania zaplanowane na rok bieżący.

Zwracano uwagę na zbliżające się wielkimi krokami EURO 2012, w kontekście spodziewanego wzrostu liczby pojazdów, które przyjadą w tym czasie do Krakowa (interwencje strażników miejskich w stosunku do kierujących łamiących przepisy, blokujących przejazd pojazdom komunikacji miejskiej, będą szybkie i zdecydowane).

Akcja „Wystarczy 1 metr”

Inspektorzy MPK i strażnicy miejscy dyscyplinowali w minionych dwunastu miesiącach kierowców, którzy łamiąc przepisy parkowali w miejscach niedozwolonych, zbyt blisko torowisk, uniemożliwiając przejazd tramwajom.

Blokowane były często zatoki przystankowe, co narażało pasażerów na utrudnienia w korzystaniu z tramwajów i autobusów. Największe problemy pojawiały się w ciągach komunikacyjnych na ulicach: Rakowickiej, Długiej, Kalwaryjskiej oraz Karmelickiej.

W ubiegłym roku w wyniku podjętych wspólnie działań, ujawniono 2153 wykroczenia. Mandatami karnymi ukarano 1274 osoby, pouczone 830 sprawców wykroczeń, sporządzono 49 notatek celem skierowania wniosków o ukaranie do sądu.

W ramach Porozumienia o współpracy pomiędzy Strażą Miejską Miasta Krakowa i Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. na rzecz poprawy spokoju i porządku publicznego na terenie Gminy Miejskiej Kraków, strażnicy miejscy podejmują codziennie interwencje dotyczące:

- utrudniania ruchu pojazdów komunikacji miejskiej,
- parkowania pojazdów na przystankach komunikacji miejskiej,
- spożywania alkoholu w miejscach zabronionych,
- naklejania plakatów, ogłoszeń, afiszy w miejscach do tego nie przeznaczonych lub bez zgody zarządcy,
- niszczenia urządzeń użyteczności publicznej,
- natarczywego zebrania w miejscach publicznych,



- zaśmiecania miejsc dostępnych dla publiczności,
- zakłócania spokoju i porządku w miejscach publicznych,
- przebywania osób bezdomnych, szczególnie w okresie zimowym, w sytuacjach rodzących zagrożenie dla ich życia i zdrowia.

Szkolenia

W ramach posiadanych sił i środków, funkcjonariusze Straży Miejskiej przeprowadzą w 2012 roku instruktaż z zakresu prawa wykroczeń oraz taktyki i techniki interwencji, dla wytypowanych pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Prewencyjne działania strażników miejskich

Zapobieganie przypadkom niszczenia mienia, dewastacji pojazdów komunikacji miejskiej, automatów Krakowskiej Karty Miejskiej oraz wiat przystankowych, w których chuligani rozbijają szyby, malują graffiti, kradną gabloty z rozkładami, kosze na śmieci, a nawet ławki – to zadania podejmowane i realizowane przez strażników miejskich.

W tramwajach i autobusach (w ramach akcji „Bezpieczny powrót”), pojawiają się nieumundurowane patrole, dbające o bezpieczeństwo pasażerów, zwłaszcza w późne weekendowe wieczory.

BUS TV

W pojazdach komunikacji miejskiej (BUS TV) można zobaczyć materiały dotyczące skutecznych działań strażników miejskich, którzy współpracując z inspektorami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie, ostrzegają pasażerów oraz pieszych przed nieprawidłowymi zachowaniami.

Marek Anioł

LONDYN – METRO, TRAMWAJE I... „PIĘTRUSY”



Piętrowy autobus – pojazdy nierozzerwalnie związane z Londynem Fot. Jan Adamski

Spacer bądź przejażdżka po jednej z największych metropolii świata – Londynie – to niezapomniane przeżycie.

Miasto słynie z wspaniałych zabytków, licznych placówek kulturalnych, wielkich klubów piłkarskich, ale również z niezwyklej komunikacji. Czerwone piętrowe autobusy, najstarsza na świecie sieć metra, charakterystyczne czarne taksówki, a także od niedawna tramwaje, to olbrzymi system naczyń połączonych służący zarówno mieszkańcom miasta jak i turystom.

Londyński system komunikacji, tylko na pierwszy rzut oka wydaje się być prosty, bo rozszyfrowanie go może zająć trochę czasu. Głównie dzieje się tak poprzez ogrom linii, a także bardzo dużą, jak na jedno miasto, ilość przewoźników. Arriva, First London, Go-Ahead London, Me-

trobus, Metroline to tylko niektóre z firm, obsługujących na co dzień londyńskie linie autobusowe. W sumie przewoźników jest piętnastu i wszyscy oni podlegają spółce London Buses, która z kolei jest jedną z gałęzi olbrzymiego holdingu: Transport For London. Nieco inna sytuacja jest w przypadku metra. Tutaj z kolei główną przeszkodą szybkiego poznania stanowią liczne odgałęzienia poszczególnych linii, i to powoduje, że pociągi jeżdżące np. na linii District kursują po czterech lub nawet pięciu różnych trasach. Aby zgłębić choć trochę tajemnic komunikacji miejskiej w Londynie należy zacząć od poznania jej historii.

Z tym nierozzerwalnie związane jest London Transport Museum. W starym, pochodzącym z 1872 roku budynku, zgromadzono dawne i współczesne środki transportu. Ekspozycja została przygotowana tak, by można było dostrzec, w jaki sposób komunikacja stymulowała rozwój takiego olbrzymiego kolosa jakim jest Londyn. W muzeum znajduje się wiele atrakcji dla turystów, którzy nigdy nie pozostaną obojętni na widok czerwonego piętrowego autobusu. Mimo, że ponadczasowe, piętrowe „Routmastery” wycofano z ruchu kilka lat temu, a i innych piętrowych autobusów jest w Londynie znacznie mniej, to te malowane na kolor czerwony pojazdy są niemal takim samym symbolem stolicy Anglii jak Buckingham Palace, Tower of London czy Piccadilly Circus. Pierwsze konne omnibusy rozpoczęły regularne kursowanie na początku XIX wieku, zaś dopiero w 1902 roku rozpoczęto używanie omnibusów z napędem silnikowym. Przez kolejne kilkadziesiąt lat w Londynie, podobnie jak i w całej Anglii, dominowały czerwone, piętrowe autobusy. Zmiany nadeszły stosunkowo późno, bowiem dopiero od końca lat dziewięćdziesiątych i na początku XXI wieku zaczęto systematycznie wprowadzać do ruchu autobusy przegubowe, a także zwykłe pojazdy dwunastometrowe czy też autobusy typu midi. Obecnie można zobaczyć pojazdy, które poruszają się po mieście w innym malowaniu niż oryginalne - czerwone.

Historia londyńskiego metra jest nieco inna. Podobnie jak autobusy kolej podziemna jest częścią holdingu Transport for London. Ten system kolei podziemnej jest nie tylko najstarszy w Europie ale i na całym świecie. Pierwsze pociągi wyruszyły na trasę dokładnie 10 stycznia 1863 roku. Były to początki regularnego funkcjonowania pierwszej linii - „Metropolitan”. Z czasem sieć metra zaczęto systematycznie rozbudowywać i dziś stała się ona jedną z największych na świecie. Jej całkowita długość wynosi aż 402 kilometry, zaś pociągi zatrzymują się na 270 stacjach. Dziennie londyńskie metro przewozi ok. trzy mi-

liony pasażerów, którzy mogą skorzystać z usług 11 linii: Bakerloo, Central, Circle, District, Hammersmith&City, Jubilee, Metropolitan, Northern, Piccadilly, Victoria oraz Waterloo&City. Każda z nich oznaczona jest innym kolorem. Najstarsza to wspomniana już linia Metropolitan, zaś



Londyńskie metro liczy obecnie ponad 400 km
Fot. Jan Adamski

najmłodsza to Jubilee, którą otwarto w 1979 roku z okazji jubileuszu 25-lecia panowania królowej Elżbiety II. Z kolei najdłuższą trasę ma linia Central, pokonująca w czasie jednego kursu aż...74 kilometry.

Zarówno tabor autobusowy jak i tabor metra są systematycznie odnawiane. Dawniej wśród londyńskich przewoźników zdecydowanie dominowały marki brytyjskich firm takich jak: Alexander Dennis, Leyland, Wrightbus, czy AEC. Dziś na ulicach tej wielkiej metropolii można zaobserwować pojazdy innych europejskich marek takich jak: Mercedes, Scania czy Volvo. W tym roku z racji zbliżających się letnich Igrzysk Olimpijskich, w stolicy Anglii pojawiają się nowoczesne piętrowe autobusy, produkowane przez firmę Wright i będą one nawiązywać swym kształtem do legendarnych i rozpoznawalnych niemal na całym świecie „Routemasterów”. Podobnie jest w przypadku pociągów metra. Przed rozpoczęciem olimpiady, znaczna ich część ma zostać wymieniona. Na dwóch liniach mają pojawić się pojazdy, produkowane przez dobrze znaną w Krakowie firmę Bombardier.

Przy okazji należy zwrócić uwagę, że londyńska komunikacja to nie tylko autobusy, pociągi, tory, przystanki czy stacje. To także cały sztab ludzi, dla niej pracujących i z niej korzystających. Jest ona tak popularna, że stała się częścią kultury masowej. To właśnie z jej udziałem nakręcono wiele filmów. I właściwie większość obrazów kręconych w stolicy Anglii zawiera sceny z charakterystycznym „piętrusem” lub londyńskim metrem. Komunikacja wnika także w różne obszary życia kulturalno-artystycznego. Przykładem są chociażby oryginalne zdobienia stacji

metra. Gdy wysiadamy na „Baker Street” od razu rzuca się w oczy, naniesiony na ścianę „cień” Sherlocka Holmesa, który wg Arthura Conana Doyle’a rezydował przy tej właśnie ulicy. Kolejnym przykładem, może być stacja „Upton Park”. Ją z kolei zdobią emblematy związane z klubem West Ham United, którego stadion znajduje się o kilka minut drogi stąd.

Nie tak dawno w londyńskiej komunikacji zaszły istotne zmiany. Warto wspomnieć, że w 2000 roku po blisko czterdziestu ośmiu latach przerwy, wznowiono kursowanie tramwajów. Podobnie jak w całej Europie, wrócono do koncepcji budowy systemu linii tramwajowych. Cały londyński system zwany jest popularnie „Tramlink” i obejmuje trzy linie, kursujące na południu miasta. Tabor tramwajowy nie jest zbyt bogaty w porównaniu do wcześniej opisywanych autobusów i metra. Po Londynie kursują tylko i wyłącznie Bombardiery CR4000. Aktualnie w planie jest budowa czwartej linii, a z czasem być może rozbudowa sieci w kolejnych dzielnicach.

Pobyt w Londynie nie mógłby być w pełni satysfakcjonujący, bez przejechania chociażby jednego przystanku klasycznym „piętrusem”, lub niemal kultowym metrem. Jest to również doskonała okazja do tego, aby zwiedzić miasto. Z górnego pokładu autobusu roztaczają się naprawdę ciekawe i niezapomniane widoki. Oczywiście wszystko zależy od tego, jaką linię wybierzemy i które miejsca chcemy zobaczyć. Jednak z racji na duże korki i bardzo wolne tempo poruszania się po ulicach, szczególnie ścisłego centrum, lepiej skorzystać z pociągów metra. Przykładowo linie Jubilee, District i Circle dowiozą nas do stacji Westminster. W niej m. in. kręcono sceny do filmu Harry Potter i Zakon Feniksa. Tuż po wyjściu z metra zobaczymy budynek brytyjskiego parlamentu czyli Pałac Westminsterski. Jego najstarsza część pochodzi z 1097 roku, zaś najsłynniejszą i najbardziej rozpoznawalną jest wieża zegarowa, w której umieszczony jest ważący 14 ton dzwon - Big Ben. Na niej też znajduje się największy w Wielkiej Brytanii czterotarczowy zegar, który od momentu uruchomienia czyli od 1859 roku bez przerwy wskazuje dokładny czas. Niemal naprzeciwko parlamentu wznosi się Opactwo Westminsterskie - jedna z najważniejszych świątyń kościoła anglikańskiego, pełniąca (podobnie jak nasza Katedra Wawelska) funkcję kościoła i muzeum narodowego Anglików. Świątynia ta była wielokrotnie przebudowywana, a swój obecny kształt przyjęła w roku 1245. W roku 1745 dobudowano do niej dwie neogotyckie wieże i w tym kształcie oglądać ją można do dziś. W katedrze spoczywają brytyjscy monarchowie, jest ona również miejscem królewskich koronacji. Tu w 1953 roku koronowana była obecna królowa Elżbieta II..

Jan Adamski

WSIAŚĆ DO AUTOBUSU BYLE JAKIEGO...

Środkami miejskiej komunikacji dojeżdżamy nie tylko do pracy, szkoły, miejsc użyteczności publicznej. Możemy dzięki nim odbyć przyjemny spacer zarówno po Krakowie, jak również po jego okolicach. Do tego celu najlepiej wybrać autobus - niezawodny środek dalekich i bliskich podróży - który wozi krakowian już ponad 85 lat czyli od roku 1927.

W ubiegłym roku rozpoczęliśmy w „Przewoźniku Krakowskim” cykl artykułów mający przybliżyć czytelnikom historię naszego miasta poznawaną z okien tramwaju. W czasie czterech podróży, wspólnie jechaliśmy liniami 2,3,4,16,21 i 22, podziwiając miejsca uświęcone tradycją,



Rycerz stojący obok zamku



Ratusz w Niepołomicach

obiekty symbole, ale również budowle, które na naszych oczach tworzyły, bądź tworzą historię. Dzisiaj rozszerzymy nieco naszą ofertę i proponujemy zmianę środka komunikacji na autobus. Będziemy nim podróżować zarówno po Krakowie jak i po jego okolicach. Spragnieni wiosny i choćby chwilowego odpoczynku, sugerujemy tym razem, spacer do Niepołomic – linią 211 rozpoczynającą trasę przy kombinacie metalurgicznym Arcelor-Mittal. Dojechać do niego można praktycznie z każdego punktu miasta. Przykładowo ze Śródmieścia liniami 4 i 501, z Łągownik linią 22 lub z Krowdrzy linią 138.

Stoimy na przystanku przy industrialnym kolosie wzniesionym w 1951 roku. Wprawdzie wiele zmieniło się od tamtych czasów m.in.: liczba zatrudnionych tu pracowników, wielkość produkcji, właściciel. Nadal jednak przed bramą główną widać dużo ludzi zarówno pracowników, mieszkańców miasta, jak i turystów. Ten obiekt to też historia, historia pisana różnymi kolorami, w której zawar-



Rynek w Niepołomicach



Pomnik Kazimierza Wielkiego

ty jest trud i wysiłek naszego polskiego budowania. Monumentalne budynki administracyjne przemawiają siłą ukrytego w nich czasu i pamięci. To miejsce, to również jeden z punktów przesiadkowych Krakowa. Nic dziwnego, że pełno tu samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów i tramwajów. Kończymy jednak te obserwacje, bo niebiesko-biały Solaris podjeżdża na przystanek. Punktualnie o godzinie 11:10 odjeżdżamy w kierunku Niepołomic.

Przed nami trwająca ok. pół godziny podróż. Przed jej rozpoczęciem na pewno trzeba powiedzieć, że trasa tej linii należy do jednych z ciekawszych. Szczególnie miłośnicy „industrialnego” krajobrazu, będą zachwyceni drogą wzdłuż jednej z największych hut stali w Polsce. Natomiast zwolennicy dawnych czasów mają okazję zobaczyć znajdujący się po lewej stronie ul. Ujastek Mogilski – Kopiec Wandy. Ten pochodzący z przełomu VII i VIII wieku, mający ponad 1300 lat obiekt, jest jednym z najcenniejszych zabytków Krakowa. Według legendy, to mogiła księżniczki Wandy, która odrzuciła oświadczyzny niemieckiego księcia Rytygiera. Nie chcąc narażać swojego ludu na najazd niemiecki, rzuciła się do rzeki. W hołdzie i wdzięczności poddani usypali jej ten kopiec. Dawniej jego wierzchołek wieńczył krzyż. W 1890 roku postawiono tu pomnik – dzieło Jana Matejki. Na szczycie pomnika

znajduje się orzeł, a cokół zdobią miecz i kądziel oraz napis „Wanda”.

Kontynuujemy naszą podróż ulicą Igołomską, mijamy kolejne bramy „wjazdowe” do kombinatu i po niecałych dziesięciu minutach jazdy jesteśmy na pętli Pleszów. Tutaj ma miejsce nieco dłuższa wymiana pasażerów, bowiem sporo osób przesiada się na autobusy odjeżdżające do okolicznych osiedli. Chwila postoju i nasza „211” znów pędzi ul. Igołomską, mijając skrzyżowania z drogami prowadzącymi m. in. do Branic (tam znajduje się pochodzący z 1603 roku dwór rodu Branickich oraz klasycystyczny dwór rodziny Badenich), Przyłasku Rusieckiego (w którym znajduje się kilkanaście zbiorników wodnych), Ruszczy (w której podziwiać można gotycki kościół św. Grzegorza Wielkiego). Po chwili i my odbijamy w ulicę Wyciąską. Jest to główna droga prowadząca przez Wolice. Pierwsze wzmianki o tym rejonie pochodzą z 1389 roku. W XIV wieku była ona lokowana na prawie niemieckim. Przez



Zamek w Niepołomicach - dziedziniec



Kościół 10 tys. męczenników

wiele lat zmieniała swych właścicieli i dopiero od niedawna można o niej mówić jako o części Krakowa. W 1973 roku została włączona w jego administracyjny obszar. W Wolicy niemal u samego skrzyżowania z ulicą Brzeską znajduje się ciekawy kościół pod wezwaniem Matki Bożej Częstochowskiej. Autobus linii 211 wjeżdża na drogę główną i zbliża się do mostu na Wiśle. W tym momencie opuszczamy granice administracyjne Krakowa. Patrząc, w tym miejscu, na „królową” polskich rzek trudno by było pokusić się o nadanie jej tego określenia. Tutaj bowiem,



Cmentarz Żydowski

przypomina ona raczej niewielką rzeczkę. No cóż, nawet i królowe mają różne oblicza.

Gdy ukaże się ten numer „Przewoźnika Krakowskiego” wiosna zacznie już zapewne swoje panowanie. I jadąc linią 211 będzie można sycić oczy świeżą zielenią, łąkami pokrytymi dywanami pierwszych wiosennych kwiatów rosnących wzdłuż trasy. Powoli kończy się nasza podróż, bo wjeżdżamy do Niepołomic. Autobus kluczy po wąskich uliczkach miasta, którego początki sięgają korzeni państwa polskiego. Już za czasów piastowskich zaczęło się ono intensywnie rozwijać, gdyż znajdująca się tuż obok puszcza, stała się dla panujących na Wawelu władców dogodnym miejscem polowań. Szczególnie upodobał ją sobie Kazimierz Wielki, który nakazał tu budowę zamku oraz gotyckiego kościoła. Za czasów Jagiellonów, dzięki przebudowie zamku, zaczęto mówić o Niepołomicach jako o drugiej stolicy Polski. Wystarczyło kilka minut tych historycznych rozważań, a „211” już wjechała na dworzec. Tutaj odbywa się nieco dłuższa wymiana pasażerów i po chwili ruszamy w stronę rynku. Teraz warto wysiąść z autobusu i z tego miejsca udać się na zwiedzanie miasta, a następnie na spacer po wiekowej, niepołomickiej puszczy.

Pierwszym i zarazem najważniejszym obiektem tego malowniczego miasteczka, jest znajdujący się tuż obok



Puszcza Niepołomiccka fot. J. Adamski

rynku królewski zamek, pochodzący z XIV wieku. Przebudowany w stylu renesansowym często nazywany był „drugim Wawelem”. Jego obecny kształt nadali mu ostatni Jagiellonowie – Zygmunt Stary oraz Zygmunt August. Także królowa Bona przyczyniła się do jego rozwoju, gdyż to z jej inicjatywy, po jego południowej stronie powstały włoskie ogrody. Niestety czas świetności niepołomickiej budowli skończył się wraz z najazdem Szwedów. Królewski zamek zamieniony został na magazyn, zaś całe miasto zniszczone. Niemal 200 lat później, austriacki zaborca przekształcił go na koszary. Rozpoczęta w 1991 roku renowacja, przywróciła dawną świetność tej perle architektury rezydencyjnej. Dziś jest ona otwarta dla turystów i zwiedzających. W zamku znajduje się Muzeum Historyczne, hotel, kawiarnia i centrum konferencyjne. Latem na jego dziedzińcu otoczonym arkadowymi krużgankami odbywają się imprezy, w tym spektakle operowe. Opuszczamy zamek i główną bramą wychodzimy na zewnątrz. Obchodząc budowlę dookoła, zwróćmy uwagę na: kilkumetrową postać rycerza, pałacowy ogród, pomnik Kazimierza Wielkiego i widok na pobliską puszcę.

Wracamy teraz na rynek, który otoczony jest podcienionymi domami z XVIII i XIX wieku. Cały jego obszar wyłożony został „kocimi łbami” z dawnego rynku. Tu też znajduje się pomnik-fontanna przedstawiający cór-

kę leśniczego Justynę, która miała uratować królowi Stefanowi Batoremu życie. Dalej kierujemy się do wybudowanego w 1903 roku neogotyckiego ratusza. Zbudowano go według projektu Jana Sas-Zubzuckiego. Dziewięć lat temu, w stulecie swego istnienia, został odnowiony i do dziś jest siedzibą władz miejskich. Będąc w Niepołomicach, należy także zobaczyć Kościół pod wezwaniem Dziesięciu Tysięcy Męczenników, będący królewską fundacją pokutną króla Kazimierza Wielkiego. W roku 1596 Jan Braniczki ufundował tu wspólną manierystyczną kaplicę, a także sfinansował pokrycie obiektu nowym dachem i nowe



wyposażenie. W 1640 roku dobudowano do niego kaplicę św. Karola Boromeusza, w której mieści się cudowny obraz sprowadzony w 1604 roku. W XVII wieku cały kościół został przebudowany w barokowym stylu i ten wystrój zachował się po dziś dzień. Choć oczywiście ciągle prowadzone w nim były prace renowacyjne, takie jak choćby dodanie rokokowej sygnaturki czy pokrycie wnętrza polichromią na wzór tej z Kościoła Mariackiego. Wychodzimy ze świątyni i rozpoczynamy spacer ulicą Bocheńską, następnie skręcamy w tzw. „Drogę Królewską”. Idąc niepołomickimi uliczkami, nie zapominamy również o starym cmentarzu żydowskim znajdującym się przy ul. Bohaterów Getta. Pochowani są tam m. in. żołnierze, służący podczas I wojny światowej w armii austro-węgierskiej. Do dziś znajduje się tam kilkanaście nagrobków z napisami w języku hebrajskim. Na ulicy Bohaterów Getta znajdowała się również synagoga lecz podczas II wojny światowej, została zniszczona przez Niemców.

Kierujemy się teraz w stronę Puszczy Niepołomickiej, olbrzymiego kompleksu leśnego o powierzchni ponad 100 km², usytuowanego w zachodniej części kotliny sandomierskiej. Nazwa puszczy wywodzi się od dawnego słowa „niepołomny” czyli niemożliwy do pokonania. Co ciekawe oficjalnej nazwy zaczęto używać dopiero od 1441 roku, bowiem wcześniej nazywano ją „Lasem Kłaj” lub „Lasem niepołomickim”. Ponieważ spacer odbywa się wzdłuż „Drogi Królewskiej” warto dodać, że puszcza była ulubionym miejscem polskich królów, którzy uwielbiali w niej polować na żubry, niedźwiedzie, tury i inne dzikie zwierzęta. Dostarczała ona także drewna, a opiekę nad nią sprawowali królewscy łowcy i leśnicy. Puszcza Niepołomicka szumem swych drzew opowiada historię o przedziwnych wydarzeniach dawnych czasów i są podobno tacy, którym dane jest je usłyszeć. Niestety w czasach II wojny światowej stała się ona miejscem mogił wielu żołnierzy, a także Żydów pochodzących z Niepołomic i Bochni. Dziś jest jednym z ulubionych miejsc spacerowych mieszkańców Krakowa i okolic. Posiada aż 6 rezerwatów florystycznych kilkadziesiąt pomników przyrody w tym legendarny „Dąb Batorego”, „Dąb Augusta” oraz Ośrodek Hodowli Żubra. Miejsce to zapewnia wiele form relaksu i wypoczynku m. in. w postaci: spacerów, wycieczek rowerowych, biegów, a nawet grzybobrania. Warto tu trochę odpocząć i odebrać się od codziennego zgiełku.

Niestety nasz kilkugodzinny spacer dobiega końca. Schodzimy z Drogi Królewskiej i udajemy się w stronę Woli Batorskiej, aby wsiąść ponownie do autobusu linii 211 i udać się w powrotną drogę. Punktualnie o godzinie 17:56 ruszamy w kierunku Krakowa. W następnym numerze Przewoźnika Krakowskiego, poznamy północno-zachodnie rejony miasta i będziemy podróżować liniami 292 i 210.

Jan Adamski

CIEPŁO WARTO MILIONY



W wagonach 105N trudno utrzymać wysoką temperaturę - drzwi stanowią tu ponad 50% całej powierzchni jednej ściany wagonu

Zima już się skończyła. Nadeszła wiosna, a z nią wysokie temperatury. Nie oznacza to jednak, że krakowski przewoźnik już zapominał o mroźnych miesiącach. Skutecznie przypominają o tym raporty podsumowujące wydatki na ogrzewanie tramwajów i autobusów.

Autobus z włączonym ogrzewaniem zużywa ok. 30 proc. więcej paliwa w porównaniu do przejazdu, kiedy to ogrzewanie nie działa. Z wyliczeń wynika, że ogrzewanie zwiększa zużycie paliwa w autobusach o 2,5 do nawet ponad 3 litrów paliwa na godzinę. W okresie zimowym w zależności od temperatury tego paliwa autobusy na ogrzewanie zużywają miesięcznie od 10 tys. do nawet 70 tys. litrów. Jakie to są koszty łatwo policzyć mnożąc te wielkości przez cenę jednego litra paliwa. Ciepło w tramwajach także sporo kosztuje. Przy włączonym ogrzewaniu zużywają one o ok. 30 proc. więcej energii.

Zasady ogrzewania tramwajów i autobusów są ściśle określone przez umowę na świadczenie usług komunikacji miejskiej, którą w 2006 roku podpisało MPK SA i Gmina Miejska Kraków. Zgodnie z tymi zasadami w tramwajach ogrzewanie włączane jest w temperaturze +2, a w autobusach przy -2 stopniach Celsjusza. O tym więc, jak często i jak długo podczas zimy ogrzewanie jest włączone zależy tylko i wyłącznie od temperatury. Nie decydują o tym ani kierowcy ani dyspozytorzy.

Różnica temperatur, przy której zostaje włączone ogrzewanie w tramwajach i autobusach wynika przede wszystkim z konstrukcji taboru. W wagonach starszego typu przede wszystkim w 105N (które kursują np. na linii nr 4 lub 13) temperatura spada znacznie szybciej niż w autobusach. Wynika to m.in. z większej liczby drzwi oraz z faktu, że nie są one wyposażone w system automatycznego zamykania drzwi po wejściu lub wyjściu pasażerów. W wagonach 105N drzwi zamyka motorniczy. W dodatku nie może ich zamykać pojedynczo – w związku z tym nawet jeżeli pasażerowie wsiadają już tylko jednymi drzwiami pozostałe drzwi są nadal otwarte. Jeżeli dodamy, że w wagonach 105N drzwi stanowią ponad 50 proc. całej powierzchni jednej ściany wagonu to łatwo zrozumieć, że otwierane na każdym przystanku, aby umożliwić wsiadanie i wysiadanie pasażerom, powodują szybkie wychładzanie wnętrza wagonów, mimo włączonego ogrzewania.

Takiego problemu nie ma w tramwajach sprowadzanych z Wiednia (E1 – kursują np. na linii nr 1), GT8S sprawdzonych z Dusseldorfu (linia nr 19) czy w nowoczesnych Bombardierach – tam ogrzewanie jest zdecydowanie bardziej efektywne niż w wagonach 105N i zapewnia odpowiednio wysoką temperaturę.

W autobusach ten problem jest zdecydowanie mniejszy, a co więcej przedział pasażerski jest cały czas ogrzewany powietrzem z nagrzewnic układu silnika. Dlatego ogrzewanie w autobusach jest włączane przy niższej temperaturze -2°C.

Marek Gancarczyk



Problemy z utrzymaniem odpowiedniej temperatury nie ma w nowoczesnych wagonach Bombardiera

KLIMATYZACJA W POJAZDACH MPK SA

Pierwszymi pojazdami w Krakowie wyposażonymi w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej były autobusy SCANIA CASTROSUA produkcji hiszpańskiej zakupione z Madrytu na przełomie 2006 i 2007 roku.

Było ich sześć i od tej pory wprowadzono już zasadę załączania klimatyzacji przy temperaturze powyżej $+25^{\circ}\text{C}$ (na polecenie Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK SA). Obecnie mamy 158 autobusów z klimatyzacją.

Od 2008 roku wszystkie nowo kupowane przez krakowskiego przewoźnika autobusy są wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.



Autobus z włączoną klimatyzacją spala o 20 - 25 % więcej paliwa

Kolejne serie autobusów z klimatyzacją dotarły w roku 2008. Były to kolejno: 2 serie 20, a następnie 15 Solarisów Urbino 12. Pod koniec 2008 roku dotarło również 10 przegubowych Mercedesów Citaro O 530 G oraz 5 Jelczy M 083C Libero o długości 8,5 metrów.

Dalsze dostawy autobusów były w roku 2009. We wrześniu 2009 roku zakupiono 7 Autosanów M 09LE Sancity a pod koniec roku dotarło 12 przegubowych Mercedesów Citaro O 530 G, 5 przegubowych Solarisów Urbino 18 oraz 18 Solarisów Urbino 12.

Kolejne autobusy dotarły na początku 2011. Było to 8 przegubowych Mercedesów Citaro O 530 G i 8 12-metrowych Mercedesów Citaro O 530. W 2011 roku trafił do nas także Autosan Sancity, a także przegubowy Mercedes Citaro O 530 G.

Kolejne dostawy to już realizacja wielkiego kontraktu dla Płaszowa na 100 autobusów Solaris (27 przegubowych i 73 sztuki 12-metrowych). Pierwszych 13 przegubowych Solarisów U18 dotarło pod koniec września 2011, następne 10 przegubowców w styczniu 2012. Na początku marca tego roku zakupiono kolejne 20 autobusów 12 metrowych Solaris U12.

Klimatyzacja powoduje zwiększone zużycie paliwa o około 20-25 proc. podczas jazdy, a także zmniejsza zewnętrzną moc i moment obrotowy silnika. W praktyce oznacza to przykładowo niższą prędkość osiąganą podczas jazdy pod górkę (lub konieczność jazdy na niższym biegu).

W przypadku tramwajów pierwszymi wagonami z klimatyzacją były wprowadzane od 2010 roku zmodernizowane EU8N. Są to wiedeńskie wozy E6 kursujące kiedyś na linii metra lekkiego U6. Obecnie tych wagonów jest 25, a w przygotowaniu kolejne 2.

W klimatyzację wyposażony jest również nowy prototypowy najdłuższy wagon 405N, który niedawno dotarł do Krakowa. Klimatyzowane będą również wagony NGT8, które od połowy roku będą wprowadzane do ruchu.

W tramwajach klimatyzacja w przeciwieństwie do autobusów nie pogarsza ich parametrów trakcyjnych.

Klimatyzacja jest załączana na polecenie GDR, gdy temperatura przekroczy $+25^{\circ}\text{C}$. Efektywność jej jest ograniczana poprzez otwieranie drzwi i okien.

Tomasz Czuderna

85 LAT KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W KRAKOWIE

Czas niezwykle szybko mija co zauważamy po kolejnych mijających okrągłych rocznicach. W styczniu bieżącego roku minęło 85 lat od momentu uruchomienia stałych linii autobusowych w Krakowie.



Pierwsze próby uruchomienia komunikacji autobusowej podjęto już w 1923 roku. Krakowska Spółka Tramwajowa nabyła autobus marki benz gäggenu i przeznaczono go do ruchu zastępczego za tramwaj na trasach, na których zawieszano ruch ze względu na remonty torowisk itp. Pojazdu tego używano również okazjonalnie dla publicznego dojazdu do cmentarza Rakowickiego. Zdobyte w ten sposób doświadczenia pozwoliły na przeprowadzenie stosownych analiz niezbędnych do podjęcia decyzji o wprowadzeniu linii autobusowych. W warunkach krakowskich trakcja autobusowa okazała się znacznie droższa od tramwajowej, tym niemniej tramwaj nie opłacał się na trasach o niskiej bądź okresowej frekwencji. Dlatego fundamentalne założenie, które legło u podstaw powołania w Krakowie stałej sieci miejskich połączeń autobusowych, miało polegać na jej tymczasowości: miała ona sprostać potrzebom bieżącym do chwili odpowiedniej rozbudowy sieci tramwajowej.

Pierwszą stałą linię autobusową (oznaczoną niebawem numerem 1) uruchomiono w poniedziałek 17 stycznia 1927 roku na trasie Barbakan – ul. Warszawska – Prądnik Czerwony, trasie, którą w niedługim czasie pojechać miał tramwaj. W krótkim czasie powstało ogółem 15 linii autobusowych obsługujących różne części Krakowa jak i gmin ościennych. Trzeba podkreślić, że nigdy (aż do lat

sześdziesiątych XX w.) linie autobusowe nie pokrywały się z liniami tramwajowymi, bowiem powodowałyby to niepotrzebną konkurencję i implikowało dodatkowe koszty funkcjonowania.

Główny okres powoływania linii KMKE przypadł na lata 1927-3, lecz krakowskie autobusy nie kursowały jednocześnie na wszystkich szesnastu liniach (ostatnia, nr 16, ruszyła w 1934 r.). Często dokonywano zmian, polegających czy to na kasacji linii o małej frekwencji, czy na likwidacji linii miejskiej, na której poprowadzono linię tramwajową. Linie autobusowe miały dwojaki charakter. Jedne łączyły centrum miasta z peryferyjnymi dzielnicami, rzeczywiście zastępując planowany na przyszłość tramwaj, niejako badając czy wywołując frekwencję na trasie, sprawdzając też najdogodniejszy dla pasażerów przebieg trasy. Linie miejskie rozpoczynały się przy pętlach tramwajowych. Do drugich należała obsługa komunikacji miejsko-podmiej-

skiej. Linie te miały przystanki początkowe na ogół przy końcówkach tramwajowych i wiodły do miejscowości przylegających do granic administracyjnych Krakowa. Do tej grupy należały też linie sezonowe czy czasowe, mające charakter rekreacyjny (np. sobotnio-niedzielna komunikacja do Lasu Wolskiego w okresie od wiosny do jesieni). Autobusów używano również przy okazjach nie związanych z rozkładowym ruchem liniowym. Krakowska Spółka Tramwajowa (przekształcona w 1928 roku Krakowską Miejską Kolej Elektryczną S.A.), świadczyła usługi polegające na jednorazowym wynajmowaniu swych autobusów na wycieczki oraz imprezy organizowane przez różne instytucje. Około 1931 roku funkcjonowała stała usługa turystyczna KMKE świadczona z udziałem autobusu: objazd zabytków Krakowa z przewodnikiem. Usługi tego rodzaju czy sezonowe linie rekreacyjne stanowiły oczywiście margines działalności KMKE.

W obliczu wojny zmobilizowano cywilne środki transportu. W sierpniu i wrześniu 1939 roku zarekwirowano większość autobusów KMKE. W garażach pozostało zaledwie 13 pojazdów, które – za zgodą władz okupacyjnych – adaptowano do dowozu towarów spoza miasta. Po wyjęciu siedzeń nie nadawały się one już do ruchu osobowego. Ruch na liniach autobusowych KMKE został bezterminowo zawieszony. W warunkach wojennych utrzymywanie

stałego ruchu autobusowego było rzadkością ze względu na obowiązującą reglamentację paliwa. Z czasem powstały linie autobusowe wyłącznie dla ludności okupacyjnej. W latach 1940-41 powstały dwie linie nr 3a i 5a stanowiące przedłużenie linii tramwajowych o tych numerach. Ruch autobusów na ulicach Krakowa został zakończony we wrześniu 1944 roku z uwagi na notoryczny brak paliwa i zbliżający się front. Na przełomie listopada i grudnia tabor ewakuowano z Krakowa wykorzystując go do wywożenia dokumentacji i majątku Generalnej Guberni.

Pierwszą powojenną linię autobusową uruchomiono 19 maja 1945 roku na trasie Mateczny – Swoszowice, wykorzystując do tego celu ocalały z pożogi wojennej autobus pochodzący z Warszawy oraz inne pojazdy używane dotychczas przez wojsko. Dopiero w listopadzie 1946 roku uruchomiono pierwsze regularne linie: Barbakan – Prądnik Czerwony oraz III most – Prokocim, a następnie do Piasków Wielkich i Lasu Wolskiego. Ich funkcjonowanie uzależnione było od frekwencji a także stanu technicznego posiadanego bardzo różnorodnego taboru. Pierwsze po II wojnie światowej nowe autobusy krakowska komunikacja otrzymała wiosną 1950 roku, tuż po upaństwowieniu firmy (odtąd: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie). Od tej pory, przez ponad 40 lat, do miejskiego przedsiębiorstwa transportowego kierowane były wyłącznie nowo wyprodukowane samochody.

Lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte XX wieku były przełomowym okresem dla krakowskiej komunikacji autobusowej. Wymagająca dużych nakładów finansowych trakcja tramwajowa, od lat borykająca się z trudnościami taborowymi, pozostawiona została bez inwestycji torowych i zakupów nowych wagonów. Transport autobusowy stał się podstawowym środkiem lokomocji mieszkańców Krakowa. Decyzja władz o rozbudowie komunikacji z wykorzystaniem trakcji autobusowej, która w Krakowie powstała jako środek zastępczy i uzupełniający tramwaj była wynikiem oszczędności, jakie pozornie przynosiła miastu. Brak specjalnych inwestycji infrastruktury, niewielkie nakłady na zakup nowych pojazdów oraz duża elastyczność w eksploatacji linii sprawiały, że autobusy na wiele lat miały stać się wiodącym, o ile nie jedynym, środkiem podróżowania krakowian. W miejsce likwidowanych tras tramwajowych wprowadzano linie autobusowe. Przykładem takiego postępowania w Krakowie może być Rynek Główny. Oficjalnym powodem wycofania pojazdów szynowych z płyty Rynku i okolicznych ulic była ochrona zabytkowych budynków ulegających destrukcji na skutek poruszania się pojazdów szynowych oraz wytwarzany przez nie hałas. Ich miejsce już wkrótce, latem 1959 roku, zajęły autobusy

pierwszej pospiesznej linii A kursującej na trasie Pl. Wolności – Rynek – Centrum Administracyjne HiL.

W 1963 roku uruchomiono w Polsce nową fabrykę autobusów: Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Wraz z podpisaniem umowy licencyjnej do Polski sprowadzono dużą liczbę pojazdów, jakie w przyszłości miały być produkowane. Produkty Jelcza, jakże dobrze znane do dziś autobusy „ogórek” wytwarzane w licznych odmianach, stały się z czasem jedynym typem pojazdów w MPK w Krakowie.

Ograniczone niewielką przestrzenią zaplecze, zlokalizowane w dawnych zajezdniach tramwajowych przy ul. św. Wawrzyńca, nie było w stanie przyjąć i w pełni obsłu-



żyć rosnącej liczby autobusów. Sytuację poprawiło dopiero przejęcie w grudniu 1966 roku opuszczonego hangaru samolotowego po likwidowanym lotnisku Rakowice-Czyżyny. Dopiero w 1970 roku oddano do użytku pierwszą zajezdnię autobusową odpowiadającą nowym standardom komunikacji autobusowej – zajezdnię w Bieńczycach. Zarazem była to pierwsza, od momentu uruchomienia publicznej komunikacji miejskiej zajezdnia autobusowa przystosowana do obsługi 150 pojazdów, posiadająca halę napraw z dużą ilością stanowisk naprawczych, myjnię, stacją diagnostyczną oraz halę garażową.

Kolejne dostawy autobusów, których liczba w 1964 roku przekroczyła granicę 200 sztuk, rozwiązały wiele problemów komunikacyjnych w granicach miasta. Poza stałymi liniami autobusowymi łączącymi dzielnice Krakowa uruchomiono linie rekreacyjne m.in. do Skały Kmity, Tyńca. Linie „zielone” (zwane tak z uwagi na oznakowanie tablic kierunkowych tym kolorem) kursowały w dni słoneczne oraz soboty i niedziele, przeważnie w okresie letnim. Z początkiem lat 60. Autobusami połączono leżące w pobliżu Krakowa miejscowości. Pierwszą linią autobusową komunikacji miejskiej przekraczającą regularnie granice Krakowa była linia 207, uruchomiona w styczniu 1963 roku, kursująca na trasie Kleparz – Zielonki.

Rosnąca ilość autobusów nie mogła podoląć potrzebom przewozowym. Rozwiązaniem problemu była dostawa do Krakowa w 1964 roku pierwszych autobusów przegubowych zbudowanych na bazie produkowanego „ogórka”. W połowie lat 70. Do eksploatacji skierowano przyczepy dołączane do krótkich autobusów. W 1975 roku na dotychczasowej sieci komunikacji autobusowej

i tramwajowej wprowadzono zupełnie nową, uzupełniającą sieć mikrobusową. Linie M, kursujące na bardzo atrakcyjnych trasach, uruchomione zostały dzięki zakupowi samochodów Nysa. W 1978 roku rozpoczęto eksploatację autobusów produkowanych w oparciu o francuską licencję. Słabe przygotowanie załogi, brak odpowiedniego zaplecza nieprzystosowanego do obsługi nowoczesnych pojazdów a nade wszystko absolutny brak części zamiennych pochodzących z importu oraz wady jednostek napędowych były przyczyną wycofania znacznej ilości pojazdów z ruchu. Znaczna część taboru autobusowego pozostawał w zajezdni. Duża awaryjność licencyjnych samochodów sprawiła, że poczyniono starania by do Krakowa zostały zakupione produkty węgierskiego Ikarusa. W październiku 1981 roku do zajezdni Czyżyny dostarczono pierwsze przegubowe autobusy Ikarusy 280. Pojazdy te stały się na kolejne dwie dekady podstawowym typem taboru.

Rok 1990 uruchamia wiele nowych wydarzeń i stwarza nowe realia działalności, w których komunalny przewoźnik musi walczyć o swój byt i przyszłość. Uważane za monopolistę MPK zmuszone jest przez rynek i władze miasta do nierównej konkurencji z wieloma prywatnymi przewoźnikami kursującymi po tych samych trasach. Obowiązek utrzymania przystanków, rozkładów, sprzątnięcia i kursowania w czasie najmniejszych (a więc nie opłacalnych) przewozów pozostaje w gestii MPK. Pod hasłem prywatyzacji, z MPK na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa wydzielone zostaje część autobusów, które zostają przekazane nieodpłatnie prywatnemu przewoźnikowi. Jednocześnie w celu stworzenia „konkurencyjności” zostaje zabronione Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu kierowanie autobusów na dochodową linię kursującą do Wieliczki.

Mimo tych trudności firma poszukuje rozwiązań mogących zadowolić klientów i rozwiązać narastające problemy. Nie tylko udaje się utrzymać na rynku, ale także rozwija się intensywnie modernizując swoje struktury. W krótkim czasie, dzięki zaangażowaniu wszystkich pracowników staje się solidną firmą docenianą przez klientów i zagraniczne organizacje. Krakowska firma była pierwsza na polskim rynku, która po transformacjach zdecydowała się na zakup zachodnich technologii. W marcu 1992 roku przyjechał do Krakowa pierwszy nowy autobus zakupiony poza Krajami Demokracji Ludowej. Przegubowy MAN SG242 (obchodzący niebawem 20 lat eksploatacji) miał

być pilotem dużej serii pojazdów tej firmy. Niestety, do realizacji przedsięwzięcia z winy sprzedawcy nie doszło. Dobre kontakty ze szwedzkimi firmami, nawiązane podczas zakupu używanych pojazdów doprowadziły, na przełomie 1992 i 1993 roku, do zakupu autobusów Scania.

Zakup nowych, ale stosunkowo tanich autobusów Jelcz M120, umożliwił rozwiązanie najbardziej palących problemów związanych z zapewnieniem komunikacji na odpowiednim poziomie. Jednocześnie pozwolił na realizację kolejnych inwestycji. W 1994 roku zakupiono pierwszy niskopodłogowy autobus Scania CLL, co stanowiło debiut tej nowej generacji pojazdów w MPK w Krakowie. Od tej pory kupowane są niemal wyłącznie pojazdy z obniżoną podłogą umożliwiającą swobodne wsiadanie pasażerom. Jako uzupełnienie oferty przewozowej i zapewnienie obsługi linii mało uczęszczanych zakupione zostały nieduże, mieszczące zaledwie 30 pasażerów, autobusy Jelcz i Autosan.

Na przestrzeni ostatnich ośmiu lat krakowska komunikacja autobusowa przeszła kolejną przemianę. Mimo nieustannych informacji płynącej z różnych kręgów o potrzebie ograniczenia lub likwidacji komunikacji autobusowej MPK do obsługi linii skierowano nowoczesne niskopodłogowe pojazdy Solaris oraz Mercedes, które stały się podstawowym rodzajem pojazdów miejskiego przewoźnika. Komfort podróży oraz dodatkowe wyposażenie pojazdów w automaty do sprzedaży biletów, informacje dla pasażerów a także, co mniej zauważalne, dbałość o środowisko poprzez zakup pojazdów wyposażonych w najnowsze silniki w tym z systemem EEV spełniającym nieobowiązującą normę Euro6, czym nie mogą pochwalić się inni przewoźnicy obsługujący krakowskie linie.

Najważniejszy jest jednak dla naszych pasażerów standard przewozów. Punktualność i pewność kursowania to podstawowe parametry oceny naszych działań. Choć dziś autobusów nie nazywamy już tracją zastępczą (przynajmniej oficjalnie) jej miejsce wyznaczają ogólnowiatowe trendy. Obok podstawowego środka komunikacji miejskiej jakim jest tramwaj miejsce autobusu w dobrze rozwijającym się mieście winno być niemal identyczne jak w momencie uruchamiania pierwszych autobusów. Ich główną rolą jest dowóz mieszkańców do tramwaju z miejsc gdzie budowa takiego środka transportu jest niemożliwa lub nieopłacalna.

Choć bez autobusu nie wyobrażamy sobie Krakowa to ani 50 dodatkowych, ani 50 prywatnych nie rozwiąże problemu w jakim znaleźliśmy się jako mieszkańcy tego wspólnego miasta. Tylko budowa nowych linii tramwajowych jest ratunkiem dla zatłoczonego miasta, a miejsce i rola autobusów już dawno została wyznaczona. Oby ta istniejąca od 85 lat równowaga nie została zachwiana.

Jacek Kołodziej

111 LAT TRAMWAJU ELEKTRYCZNEGO W KRAKOWIE

Dokładnie 111 lat temu, w sobotę 16 marca 1901 roku w Krakowie uruchomiono tramwaj elektryczny.

Punktualnie o godzinie 9.00 rano Prezydent Miasta Józef Friedlein zaprosił na otwarcie linii całą Radę Miasta oraz wielu gości, którzy po próbnej jeździe mieli obejrzyć urządzenia elektryczne znajdujące się w obiektach na ul. św. Wawrzyńca.

A jak wyglądały początki elektrycznego tramwaju w Krakowie 111 lat temu?

Pierwszy wagon nowej kolei elektrycznej został przywieziony w styczniu 1901 roku a dwa dni później przeprowadzone zostały jazdy próbne. W ciągu następnych kilku dni próby gromadziły wzdłuż zelektryfikowanych torów tłumy ciekawych krakowian. Dzwonek elektrycznych wagonów przejeżdżających pojazdów alarmował lokatorów kamienic wyglądających ciekawsko przez okna swych mieszkań. W próbnym jeździe uczestniczyli zarówno przyszli motorowi, ale także inżynierowie tramwaju. Probowane jazdy miały na celu nie tylko poznanie wagonu i sprawdzenie jego możliwości i jakości wykonania, ale przede wszystkim naukę personelu mającego niebawem prowadzić wagony. Założony plan dostawy wszystkich wagonów do końca stycznia nie powiódł się. Do połowy lutego dostarczono zaledwie sześć tramwajów tłumacząc się kłopotami z dostawą wyposażenia elektrycznego. Niemniej w warsztatach tramwaju prowadzono pospieszne prace przy wagonach kolei konnej. Zgodnie z przyjętymi założeniami wagony tramwaju konnego po odpowiednim przystosowaniu miały służyć nadal jako wozy przyczepne do tramwajów elektrycznych. Adaptacja wagonów wymagała nie tylko założenia instalacji elektrycznej do oświetlenia, nowego rodzaju hamulców, ale także gruntownego odnowienia.

Z początkiem marca w Krakowie były już wszystkie z zamówionych siedemnastu wagonów kolei elektrycznej. Spełnienie tego warunku pozwalało zgłosić budowę do odbioru przez przedstawiciela ministerstwa. 13 marca liczna komisja dokonała ostatecznego przeglądu całej inwestycji i dopuściła tramwaj elektryczny do ruchu z pasażerami.

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

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

Zaciekawienie tramwajem, mimo początkowych obaw, nie mijało. Frekwencja pasażerów rosła z każdym miesiącem. Osiągane profity w korzystnym świetle stawiły przyszłość całego przedsięwzięcia. Duże zainteresowanie przewozami spowodowało, że w szybkim czasie rozpoczęto prace nad wdrożeniem do realizacji przyjętych zobowiązań z maja 1900 roku. Ostatecznie trzy spośród przyjętych projektów dogłębnie przeanalizowano i zatwierdzono do budowy w dniu 7 grudnia 1901 roku. W styczniu następnego roku ogłoszono, że niezbędne materiały do budowy zostały już zgromadzone, a w marcu 1902 firma Schuckert ogłosiła przetargi na roboty ziemne, układanie bruków i szyn nowych linii na ulicach Krakowa. Niemniej roboty przy budowie rozpoczęły się dopiero w czerwcu od prac przy ulicy Długiej.

W październiku 1902 roku trwały intensywne prace wykończeniowe. Powieszono nawet tablice przystankowe, a na dotychczasowych liniach prowadzono szkolenie nowych motorowych bowiem zwiększenie ilości linii wymagało zarówno zakupu dodatkowego taboru, jak i wynajęcia nowych pracowników do obsługi wozów i pasażerów.

Odbiór linii po wielokrotnych przesunięciach terminu ustalono ostatecznie na podstawie umowy na dzień 22 października 1902 roku. Wreszcie po wielu utarczkach słownych jak i technicznych, budowane linie oddano do użytku publicznego w dniu 25 października 1902 roku.

Jacek Kołodziej



NOWA TRASA TRAMWAJOWA NA RUCZAJ

Na początku 2011 roku rozpoczęła się długo oczekiwana przez mieszkańców Krakowa budowa nowej linii tramwajowej do Ruczaju. Zgodnie z planami władz Krakowa inwestycja oznaczała także przebudowę i poszerzenie ulic: Grota-Roweckiego i Bobrzyńskiego.

i odbywa się w nietypowy sposób – za pomocą tzw. „przejazdówki” (bez potrzeby wybudowania pętli nawrotowej). W związku z tym nowy odcinek trasy tramwaju może być obsługiwany wyłącznie przez wagony dwukierunkowe. Obecnie trasę tą obsługują wagony dwukierunkowe typu GT8S oraz N8.

Na nową trasę tramwajową zostały skierowane dwie li-



Pierwsze intensywne prace związane z budową ruszyły pod koniec lutego 2011 roku, co oznaczało poważne zmiany w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej kursującej w tym rejonie i niosło za sobą nieuniknione w takich warunkach poważne zakłócenia w ruchu.

W ciągu 2011 roku został zmodernizowany odcinek ulicy Grota-Roweckiego od skrzyżowania Brożka i Kapelanka do skrzyżowania z ulicą Rostworowskiego.

Dzięki wyjątkowo korzystnym warunkom atmosferycznym panującym w okresie jesienno-zimowym 2011 roku, wykonawcy inwestycji (Grupa ZUE S.A.) udało się przyspieszyć termin oddania pierwszego odcinka trasy tramwajowej na Ruczaj. W dniu 30 grudnia 2011 roku zostało oddane do eksploatacji torowisko tramwajowe o długości ok. 1700 m (pojedynczego toru) w ulicy Grota-Roweckiego, na odcinku od skrzyżowania z ulicami Brożka i Kapelanka do skrzyżowania z ulicą Gronostajową. Zawracanie tramwajów w tym miejscu jest tymczasowe

nie tramwajowe 12 (kursuje z Ruczaju do pętli Wieczysta) oraz 18 (kursuje z Ruczaju do Cichego Kącika).

Funkcjonujący obecnie odcinek trasy tramwajowej do przystanku końcowego Ruczaj, zlokalizowanego przy skrzyżowaniu ulicy Grota-Roweckiego i Gronostajowej jest odcinkiem tymczasowym. Docelowo cała linia tramwajowa ma się kończyć w rejonie obecnej pętli autobusowej Kampus UJ tj. u zbiegu ulic Bobrzyńskiego i Czerwone Maki. Zgodnie z planowanym projektem powstanie tam nowoczesny dworzec tramwajowo-autobusowy z wybudowaną nową pętlą tramwajową.

Aktualnie trwa przebudowa dalszego odcinka ulicy Grota-Roweckiego i Bobrzyńskiego wraz z budową kolejnego odcinka torowiska tramwajowego, a na zakończenie całej inwestycji trzeba jeszcze poczekać co najmniej kilka miesięcy.

Jarosław Prasol



ZMIANY NA LINIACH AGLOMERACYJNYCH OBSŁUGUJĄCYCH MIASTO I GMINĘ SKAWINA.

Od 18 lutego 2012 roku na wniosek Urzędu Miasta i Gminy Skawina oraz na polecenie organizatora komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej (Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie), zostały wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu linii aglomeracyjnych kursujących na terenie Miasta i Gminy Skawina.

Linie nr 201, 203, 213, 223, 233, 253 oraz 263 kursują ze zmianami:

- » 201, 263 – trasa i przystanki pozostały bez zmian. Nastąpiła zmiana rozkładu jazdy.
- » 203, 213, 223, 233, 235 – zostały wprowadzone zmiany tras i przystanków zgodnie z poniższym wykazem. Rozkłady jazdy zostały zmienione.
- » 253 – trasa pozostała bez zmian. Został uruchomiony nowy przystanek o nazwie Skawina Nad Potokiem. Został zmieniony rozkład jazdy.
- » 273 – została uruchomiona nowa linia aglomeracyjna kursująca do miejscowości Grabie

Celem wprowadzanych była między innymi optymalizacja tras linii aglomeracyjnych: trasy niektórych linii zostały skrócone i uporządkowane na terenie Miasta Ska-

winy. Część kursów jadących przed zmianą do Krakowa została skrócona do Skawiny.

Gmina dążyła do poszukiwania oszczędności w stale zwiększających się kosztach funkcjonowania transportu zbiorowego. Jednocześnie zamierzono wprowadzić obsługę komunikacją zbiorową nowych miejscowości należących do Gminy Skawina, tj. miejscowości: Grabie, Jurczyce i Kopanka.

Przy okazji zmian tras i rozkładów jazdy wprowadzono zmiany nazw kilkunastu przystanków autobusowych na obszarze Miasta i Gminy Skawina, w celu uporządkowania nazewnictwa. Większość zmian nazw polegała na dołożeniu wyrazu „Skawina” przed dotychczasową nazwą.

Wprowadzone zmiany od dnia 18 lutego 2012 roku nie są ostateczne. Aktualnie trwa ocena wprowadzonych zmian i zbieranie uwag od mieszkańców Miasta i Gminy Skawina oraz poszczególnych sołectw.

W przyszłości planuje się kolejne zmiany po uruchomieniu całej długości trasy tramwaju do pętli Kampus UJ i oddaniu do użytkowania do nowego dworca autobusowo-tramwajowego Kampus UJ. Pozwoli to na skierowanie do nowego dworca linii kursujących obecnie ze Skawiny do Łagiewnik.

Jarosław Prasol

NA CO SKARŻĄ SIĘ PASAŻEROWIE MPK SA

W 2011 roku kontynuowano politykę jak najbardziej rzetelnego rozpatrywania zgłoszeń pasażerów, których nie satysfakcjonował poziom świadczonych przez MPK SA usług.

Skargi, które wpływają do krakowskiego MPK SA dzielone są na zawinione, niezawinione oraz nieuzasadnione lub nierozstrzygnięte. Przyjmując takie kryteria, w 2011 roku: zarejestrowano:

- 733 zgłoszenia o charakterze skarg, w tym:
- 142 uznanych zostało za zawinione
- 165 za uzasadnione niezawinione
- 202 za nieuzasadnione
- 224 za nierozstrzygnięte

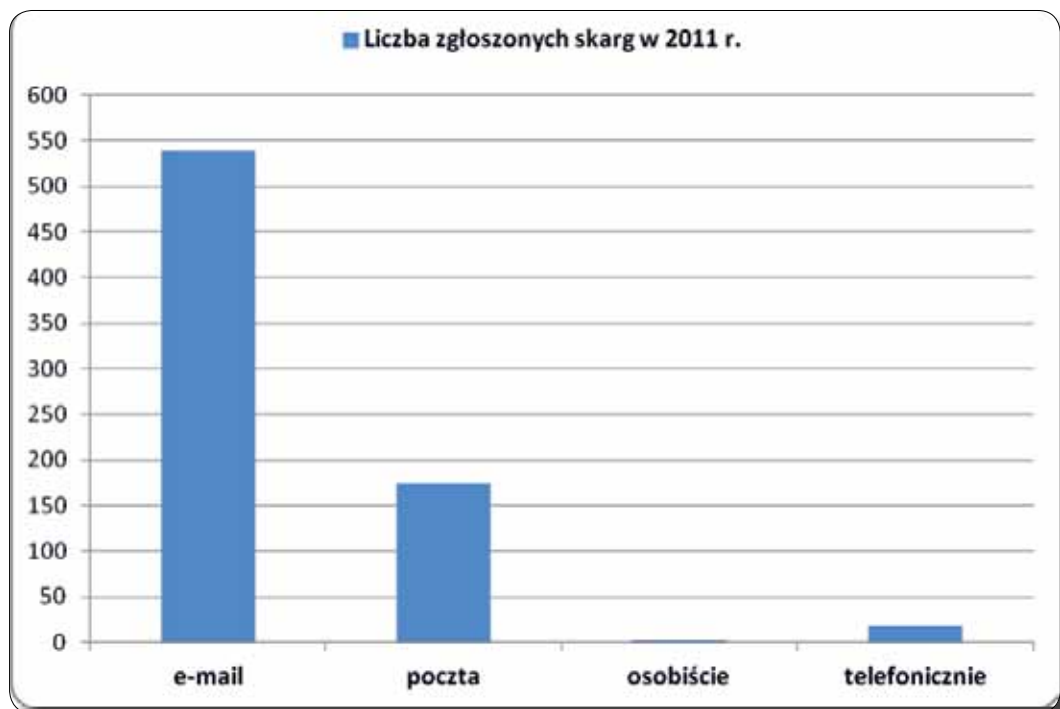
Porównując ostatnie trzy lata można zauważyć, że ilość skarg, szczególnie zawinionych utrzymuje się na podobnym poziomie.

Zdecydowanie w stosunku do roku ubiegłego zmalała ogólna liczba skarg uzasadnionych, ale niezawinionych - dotyczących zdarzeń, na które nasza Spółka nie miała większego wpływu. Są to zazwyczaj opóźnienia spowodowane trudną sytuacją drogową, trudnymi warunkami atmosferycznymi lub zablokowaniem przejazdu np. przez źle zaparkowane samochody. Mniejsza liczba tych skarg ogółem przekłada się na zmniejszenie ich ilości w poszczególnych komórkach organizacyjnych.

Wykres przedstawiający sposób przesyłania skarg do MPK SA wskazuje na dominującą elektroniczną formę komunikowania się z nami pasażerów. Stanowi to wygodny i szybki sposób porozumiewania się. Jedynie osoby starsze uważają, że najpewniejszym sposobem komunikowania jest poczta. Na podobnym poziomie, jak w latach poprzednich, kształtuje się liczba zgłoszeń anonimowych. Jest to liczba oscylująca między 25 a 30 zgłoszeniami. W ostatnim roku nasiliły się polemiki prowadzone przez zgłaszających. Nie stanowią problemu dodatkowe zapytania lub

informacja o tym, że zgłaszający nie zgadza się ze sposobem rozpatrzenia jego skargi. Problem zaczyna się wtedy, jeśli zgłaszający zasadniczo zmienia wcześniej przedstawiony opis. A tak bywa coraz częściej.

Zdecydowanie mniej trafia do nas zgłoszeń dotyczących spraw nie leżących w naszych kompetencjach. Chyba, że w zgłoszeniach poruszanych jest szereg spraw, wówczas zazwyczaj zgłaszający nie zastanawia się na rozdziałem tematów i kieruje je wszystkie do nas. Jest to efekt sprawnie prowadzonej w tym zakresie polityki informacyjnej i edukacyjnej pasażerów, przy czym nie należy zaniechać dalszego jej prowadzenia. Należy podkreślić, że zasada kierowania zgłoszeń do nieodpowiednich jednostek działa także w drugą stronę. Coraz częściej przekierowywane są do nas skargi z innych miejskich jednostek, do których trafiają, a które nas właśnie dotyczą.



W niewielkim zakresie zmienia się liczba piszących w sposób stały. Są to zazwyczaj te same osoby, poruszające praktycznie te same od lat problemy, których nie przekonują żadne wyjaśnienia. Dodatkowo czasem uaktywniają się „super znawcy” komunikacji, jak w przypadku tematu remaszrutyzacji.

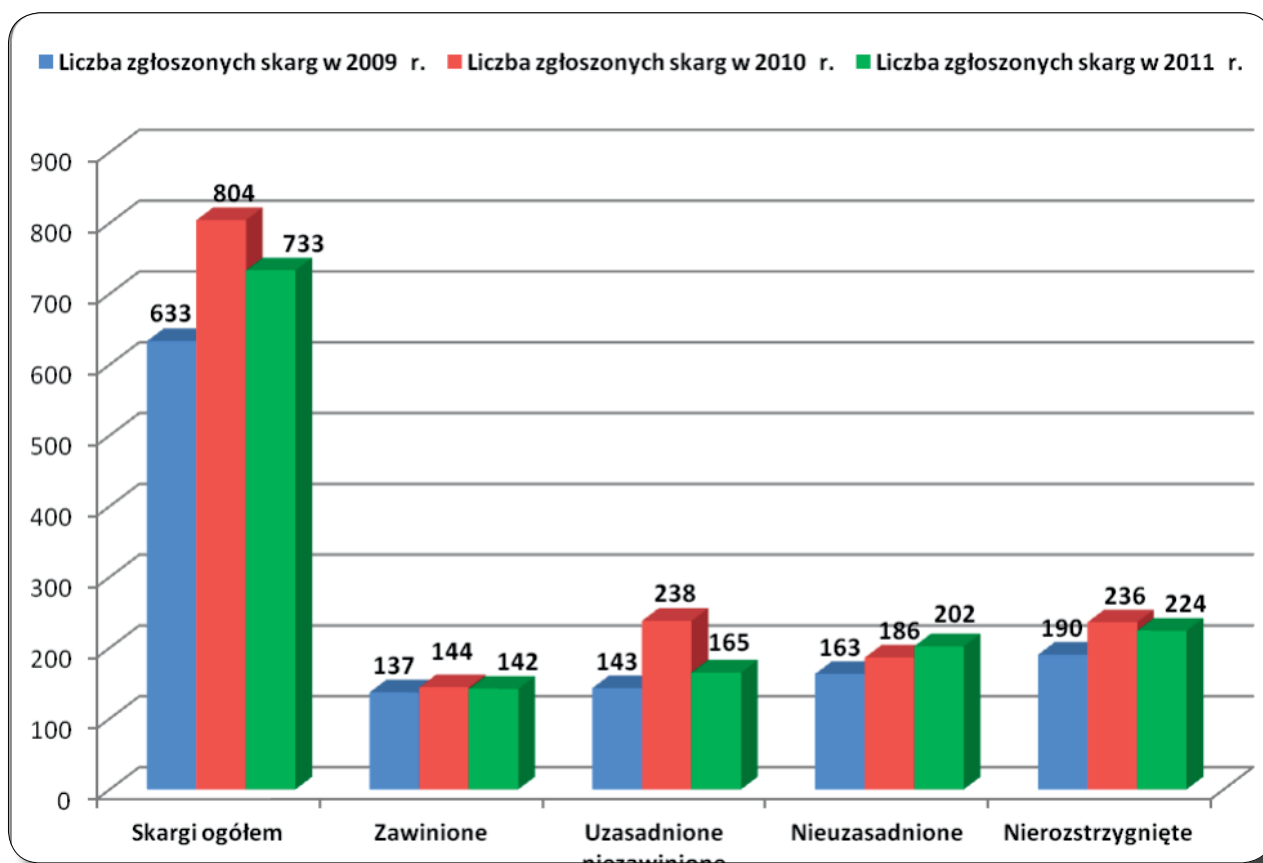
Czego najczęściej dotyczyły wpływające w 2011 r. skargi? Niezmiennie od kilku lat najwięcej zgłoszeń dotyczyło niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy. Zgłaszający głównie skarżyli się na opóźnienia, niekiedy wcześniejsze odjazdy, a także braki kursów. Pasażerowie zmęczeni

utrudnieniami spowodowanymi skomplikowaną sytuacją drogową w mieście spowodowaną od lat prowadzonymi inwestycjami i remontami, nie chcą przyjmować do wiadomości iż powodem tych sytuacji są tworzące się korki wskutek właśnie inwestycji czy remontów. Coraz częściej w swoich zgłoszeniach piszą, że ich nie interesuje tłumaczenie np. korkami. Twierdzą, że kupując bilet zawierają umowę na przewóz środkami komunikacji miejskiej, więc domagają się jej należytej realizacji. W związku z brakiem należytego wywiązania się z umowy, wg nich, żądają zadośćuczynienia lub rekompensat. Domagają się także dostosowania rozkładów jazdy do rzeczywistych warunków panujących na drodze. Narzekają też na brak komunikacji zastępczej, która realizowałaby brakujące kursy oraz na brak informacji o przyczynach opóźnień lub braku kursu. Ponieważ od lat borykamy się z podobnymi postawami pasażerów, w takich przypadkach, po przedstawieniu przyczyn opisanej sytuacji, pozostaje nam liczyć na zrozumienie i trzeźwą ocenę sytuacji w mieście. Ponadto mimo powtarzanej akcji „wystarczy 1 metr”, wciąż zdarzają się niefrasobliwi kierowcy samochodów osobowych zakłócający źle zaparkowanymi samochodami punktualną realizację rozkładu jazdy. Pasażerowie skarżyli się też na nieprzestrzegania przepisów służbowych. Zgłoszenia, które nie mieszczą się w skategoryzowanym rejestrze, w głównym mierze dotyczyły problemów:

- odmowy sprzedaży biletu (niewydanie reszty lub niesprzedanie biletu za nieodliczona kwotę mimo sugestii pozostawienia reszty, lub niesprzedanie z powodu braku biletów, itp.),
- niezabrania z przystanku pasażerów (po zakończeniu obsługi przystanku np. dobiegających osób),
- nieotwarcia drzwi poza przystankiem lub na początkowym (np. na światłach, w korkach, gdy pasażerowie „marzną” oczekując na właściwą godzinę odjazdu),

W związku ze zmianami wprowadzonymi przez Radę Miasta Krakowa dotyczącymi ograniczenia rodzaju biletów sprzedawanych biletów przez prowadzących oraz sposobu ich sprzedaży, pasażerowie wykazywali się niezajomością przepisów i zarzucali nam, iż nieprzemysłanymi decyzjami zmuszamy ich do nabywania droższych niż potrzebują biletów. Skarżyli się także na prowadzących, że odmawiają im sprzedaży biletów przy braku odliczonej kwoty, oraz że przez to są zmuszeni do jechania bez biletu. Były nawet propozycje pozostawiania prowadzącym reszty co jest niezgodne z obowiązującymi przepisami. Kolejne zarzuty dotyczyły niezabierania przez prowadzących dobiegających pasażerów. Skarżą się zazwyczaj pasażerowie dochodzący w ostatniej chwili lub lekko opóźnieni, nie biorąc pod uwagę, że znajdujący się w pojeździe pasażerowie oczekują punktualnej realizacji rozkładu jazdy.

Anna Robak



TO KABINA MOTORNICZEGO W EGIPCIE. CHYBA NIE MAMY POWODÓW NARZEKAĆ W KRAKOWIE?



DBAM O SWOJE MIEJSCE PRACY

W Zajeźdni Autobusowej Bieńczyce po raz drugi odbył się Konkurs pt. „Dbam o swoje miejsce pracy”, którego celem była szeroko pojęta dbałość o miejsce pracy. Chodziło w nim nie tylko o czystość i schludny wygląd kabiny kierowcy, ale również dbałość o koszty wykonywanej pracy. Liczyło się więc ekonomiczne zużycie paliwa podczas jazdy. Nie bez znaczenia była także dbałość o wizerunek kierowcy reprezentującego MPK, czyli nienaganny przebieg pracy.

W wyniku konkursu zgodnie z przyjętymi regulaminem wyłoniono grupę sześciu najlepszych kierowców: Grzegorz Burkat, Bogusław Pardjak, Edmund Dziuba, Krzysztof Pokrzyk, Mariusz Nieć oraz Marcin Bugaj. Każdy z nich otrzymał dyplom i nagrodę finansową.



Uroczyste zakończenie Konkursu odbyło się 19 grudnia 2011 roku w obecności m.in. Mariusza Szalkowskiego, dyrektora ds. Przewozów MPK, który podkreślił celowość takiej rywalizacji, jej wpływ na kształtowanie postawy przywiązania do firmy oraz traktowania pracy jako dobra przynoszącego satysfakcję.

Jerzy Siuta

MILIONY EURO NA TRANSPORT

Na rozwój transportu publicznego Polska ma do dyspozycji 8,3 mld zł – podała pod koniec ubiegłego roku „Rzeczpospolita”. Jak wynika z informacji, do których dotarł ten dziennik miasta zagospodarowały do tej pory zaledwie 3,5 mld zł, a otrzymały z Brukseli 311 mln zł. Warto podkreślić, że Krakowskie MPK SA od 2007 roku realizuje unijne projekty związane z transportem publicznym. Za środki otrzymane z Brukseli został wprowadzony system Krakowskiej Karty Miejskiej, została zmodernizowana wraz z torowiskiem ul. Rakowicka, Lubicz oraz Długa a także gruntownie zmodernizowana zostało torowisko tramwajowe od pętli Kamienna do Krowodrzy Górki. W 2010 roku w listopadzie MPK została dla pasażerów oddana nowa linia tramwajowa o długości 4,2 km z ronda Grzegórzeckiego do Małego Płaszowa. Za pienią-



dze z Brukseli zostało także kupionych 48 nowoczesnych wagonów Bombardiera. W sumie MPK SA pozyskało na krakowskie inwestycje ok. 1 mld zł.

Marek Gancarczyk

XI CRACOVIA MARATON

W tym roku już po raz jedenasty wystartuje Cracovia Maraton. Dla wielu, jak zawsze, będzie on niezapomnianą sportową przygodą, a dla rzeszy kibiców wspaniałą rozrywką. W niedzielę 22 kwietnia będziemy musieli liczyć się z utrudnieniami w ruchu, szczególnie wzdłuż trasy biegu tj. rejonu: Błoń, Śródmieścia, ul. M. Konopnickiej, al. Pokoju, a także centrum Nowej Huty. Przepuszczalnie w tym dniu można będzie usłyszeć komentarze, wg których ta wielka sportowa impreza powoduje paraliż komunikacyjny miasta. Wystarczy jednak sprawdzić przebieg trasy Cracovia Maraton, by uniknąć „drogowych” niespodzianek. Choć niestety, dla sporej liczby mieszkańców nie jest to takie oczywiste. Zdarzyć się jednak może, że tym razem ta coroczna, krakowska impreza stanie się dla nich powodem do dumy, a nie do narzekań.

Jan Adamski



MSZA TRAMWAJARSKA Z KARDYNAŁEM

W dniu 29 stycznia br. zgodnie ze zrodzoną jeszcze w czasach przedwojennych tradycją odbyła się tramwajarska msza święta, odprawiana w intencji pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. i ich rodzin. Tegoroczną uroczystość w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy w kościele ojców Redemptorystów, w obecności licznie zgromadzonej załogi naszego przedsiębiorstwa odprawił metropolita krakowski, kardynał Stanisław Dziwisz. Uroczystą mszę świętą uświetniły poczty sztandarowe, w tym sztandary: kościelne, MPK S.A., HDK oraz związków zawodowych. Oprawę artystyczną zapewnił istniejący już od 110 lat chór Lutnia Robotnicza oraz występ orkiestry dętej. W szopce bożonarodzeniowej w kościele można było podziwiać model krakowskiego tramwaju.

W wygłoszonym kazaniu kardynał Stanisław Dziwisz docenił trud prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej, których codzienna ciężka i odpowiedzialna praca, jak stwierdził jest często niedostrzegana i niedoceniana przez mieszkańców i władze Krakowa. Podziękował także za uruchomienie specjalnego, tzw. „Papieskiego tramwaju” na trasie linii nr 8 dla mieszkańców i turystów biorących udział w uroczystościach towarzyszących beatyfikacji Jana Pawła II.

Katarzyna Sadowska

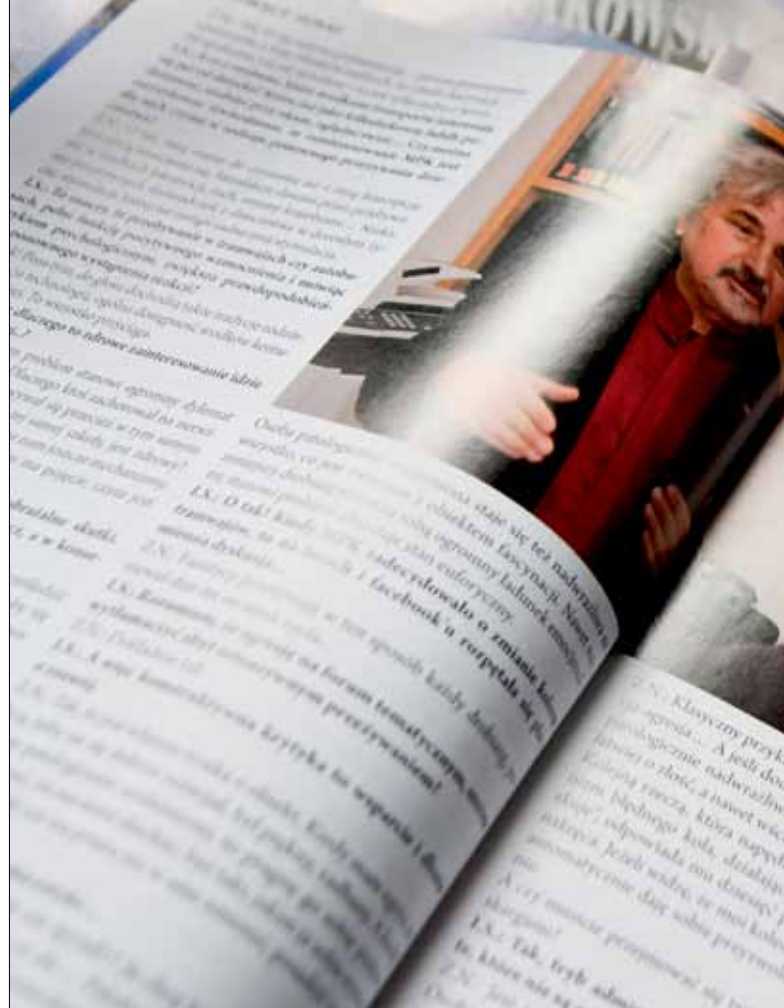
LISTY OD CZYTELNIKÓW

Jako jeden z moderatorów Platformy Komunikacyjnej Krakowa – forum, które – choć jego nazwa nigdy nie padła wprost – zostało mocno zaatakowane w ostatnim wydaniu Przewoźnika Krakowskiego – pragnę zaprotestować a także sprostować liczne nieścisłości, które się w krytycznych wobec środowiska emkaemskiego artykułach pojawiły.

Zacznijmy od „wstępniaka” pana Kołodzieja. Zżyma się on, że Przewoźnik Krakowski bywa na forach internetowych określany mianem propagandowego.

Czy jednak kiedykolwiek w swojej historii Przewoźnik Krakowski opublikował jakikolwiek artykuł krytyczny wobec krakowskiej komunikacji miejskiej? Nie przypominam sobie. Zawsze jawi się ona na łamach tejże gazety w świetlanych barwach, w samych superlatywach, tak jakby jakiegokolwiek niedociągnięcia nigdy nie miały miejsca, a jakiegokolwiek problemy nigdy nie występowały. Czyż nie spełnia to słownikowej definicji propagandy?

W swoim czasie na tejże samej PKK, która została tak potępiona w czambuł, próbowałem panu Kołodziejowi wytłumaczyć, iż ogólnie mamy bardzo pozytywny obraz miejskiego przewoźnika – rzeczywiście wyróżnia się on na plus na tle innych przewoźników krajowych chociażby wysokim odsetkiem nowoczesnego, niskopodłogowego taboru, chociażby wzorowym stanem utrzymania tegoż taboru, czy punktualnością autobusów i tramwajów (na ile warunki drogowe pozwalają). Ale ta pozytywna opinia nie przyćmiewa nam całkowicie niedociągnięć miejskiego przewoźnika. Takich jak kontrowersyjne rozdysponowanie taboru (obserwując krakowską sieć komunikacyjną można by chociażby odnieść wrażenie, że bombardierzy ufundowali mieszkańcy Kurdwanowa, zaś z podatków mieszkańców Nowej Huty nie poszła na nie ani złotówka; nie wspominając już o EU8N czy N8S wożących powietrze z Płaszowa do Łagiewnik, podczas gdy do o wiele krótszych E1 na piętnastce ludzie się nie mieszczą). Takich jak łamanie umowy podpisanej z gminą Skawina (poprzez wysyłanie na linię 201 zbyt krótkich jeliczy M083C, do których pasażerowie się nie mieszczą, podczas gdy punkt 8.3 SIWZ przetargu wygranego w 2007. roku przez MPK brzmiał „pojemność każdego autobusu musi być dostosowana do obciążenia danej trasy”). Takich jak niedopilnowanie remontu Długiej, przez co na niemalże rok bombardierzy musiały zniknąć z linii numer 3, gdzie pojawiały się jeszcze gdy było ich tylko 26 a nie 50. Takich jak żenująca informacja pasażerska, której albo nie ma wcale (w większości taboru autobusowego – no chyba że informację o numerze linii, końcówce, dacie, godzinie i imieninach uznamy za informację pasażerską), albo jak już jest, to nie działa (chociażby w mercedesach



z ostatniej dostawy z ekranów informacji pasażerskiej systematycznie można się dowiedzieć, że autobus nigdy nie opuścił przystanku początkowego), a jak jest i działa, to korzystanie z niej zostało utrudnione w inny sposób (chociażby poprzez taki montaż ekranu do wyświetlania reklam, że całkowicie zasłania obydwie wyświetlacze podsufitowe, jak ma to miejsce w wagonach EU8N, czy przez taki montaż ekranu informacji pasażerskiej, że widoczny jest on jedynie z przednich nadkoli oraz fragmentu „rzeźni” – innymi słowy jest on niewidoczny dla większości pasażerów – jak w najnowszych solarisach).

Pan Kołodziej nijak nie raczył się odnieść do powyższych słów, dziwi więc teraz, że to on zżyma się, iż na podjętą przez niego próbę dyskusji rzekomo to my nie zareagowaliśmy.

Kolejnego artykułu – rozmowy z profesorem Nęcim – nawet nie komentuję.

Wpisuje się ona w smutne tradycje znane jeszcze z czasów stalinowskich, gdy niewygodnych opozycjonistów uznawano za wariatów i zamykano w szpitalach psychiatrycznych. Najłatwiej jest zasugerować, że krytyk jest nienormalny, bo zwalnia to z konieczności merytorycznej odpowiedzi na krytykę.

I wreszcie przychodzi czas na odpowiedź na wywiad z panem prezesem i na liczne opinie wygłoszone przezeń, które – delikatnie mówiąc – mijają się z prawdą. Pan prezes między innymi krytykuje miłośników twierdzących, iż potrafiliby przygotować projekt remarszrutyzacji lepszy niż projekty Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji zupełnie za darmo (zamiast za kilkaset tysięcy złotych). Jako koronny argument podaje linie rzekomo kursujące co trzy minuty do



Pleszowa, od których jakoby roilo się w takich amatorskich projektach. Sęk w tym, że żaden z miłośniczych projektów – jak projekt użytkownika Opaulow czy użytkownika Impuls na Platformie Komunikacyjnej Krakowa (ten ostatni zresztą został opublikowany przez Michała Wojtaszka – skądinąd pracownika ZIKiT-u – na jego stronie internetowej jako sensowna alternatywa dla projektów SITKa, eliminująca błędy popełnione przez to stowarzyszenie – ale to już tak zupełnie na marginesie) – nie sugerował tramwaju do Pleszowa co trzy minuty. Za to profesjonalne, kosztujące krocie projekty SITKa zakładają między innymi, że Krowodrza Górka potrzebuje tramwaju do ulicy Kalwaryjskiej z częstotliwością raz na 3 minuty 15 sekund (wariant II), czy że znajdująca się pośrodku niczego (i nieopodal wspomnianego już

Pleszowa) pętla Kopiec Wandy wymaga tramwaju co cztery minuty (wariant I). W dalsze dyskusje na temat remarszrutyzacji wglębiać się nie będę, bo jak na razie żaden jej orędownik nie wyjaśnił mi, jak w sytuacji w której 75% krakowian nie akceptuje więcej niż jednej przesiadki (wedle opublikowanych 15. kwietnia 2011 przez ZIKiT danych zebranych w przeprowadzonych na początku roku ankietach), w tym 25% nie akceptuje przesiadek w ogóle (co nie dziwi, gdy się wie, jak wyglądają krakowskie „węzły przesiadkowe” – wystarczy choć raz przesiąść się z tramwaju na autobus na Rondzie Mogilskim, z autobusu jadącego w stronę Alej na autobus jadący do Ruczaju na Rondzie Grunwaldzkim czy z autobusu jadącego w stronę AGH na autobus jadący w stronę Woli Justowskiej pod Cracovią, by wiedzieć, o czym mówię) można forsować wprowadzanie w grodzie Kraka systemu przesiadkowego.

A wszystko tylko po to, by przeciętna podróż skróciła się średnio o... trzydzieści sekund. Innymi

słowy: zerowy zysk przy drastycznym spadku komfortu. O tym, że w wyniku remarszrutyzacji na połowie pętli globalne częstotliwości spadną, miast wzrosnąć, że spore węzły przesiadkowe dla aglomeracji krakowskiej (jak Borek Fałęcki czy Pleszów) mocno oberwą, tak pod względem częstotliwości, jak i liczby punktów obsługiwanych bezpośrednio, też już przez grzeczność nie wspominam.

Co do dyskusji o kolorach, o której wspomina pan prezes – no cóż, miłośników po prostu dziwi, że wozy N8S-NF mogą być przemalowywane po dwa czy nawet trzy razy, podczas gdy scanie N94UA Castrosua CS.40 ciągle straszą zielonymi barwami, nijak mającymi się do kolorów miasta czy przewoźnika. Miłośników po prostu dziwi, że na autobusach MPK – gdzie jeszcze do niedawna obowiązywał JEDEN wzór malowania – możemy tych wzorów znaleźć obecnie pięć (a i to tylko optymistycznie zakładając, że zielone malowanie wspomnianych już scanii czy też telebusów nie stanowi odrębnego wzoru). Nie rozumiemy, czemu służyć ma ten chaos, bo na pewno nie budowaniu jasnego, spójnego, jednolitego wizerunku firmy.

Jeśli chodzi o to, że rzekomo dyskusji o realnych problemach komunikacyjnych nie ma – jedyne, co możemy zrobić, to zaprosić do ponownej, tym razem uważniejszej lektury naszego forum.

Kolejnymi, którym się oberwało, były osoby odpowiedzialne za konferencję z radnymi. Tym razem nie chodzi o ludzi związanych z PKK, ale tendencyjność pana prezesa znów daje o sobie znać. Owszem, miłośnicy pomylili się, prezentując wozokilometry zamiast pociągokilometrów.

Szkoda tylko, że pan prezes tak ich za to ostro atakuje, skrzętnie pomijając milczeniem fakt, że błąd ten został przez organizatorów naprawiony i że w momencie, gdy wozokilometry zastąpimy pociągokilometrami podzielonymi przez długość toru pojedynczego, otrzymamy identyczne rezultaty – czyli wyraźną tendencję spadkową.

Innymi słowy: długość sieci tramwajowej stale się zwiększa, zaś jej obsługa proporcjonalnie się zmniejsza (nawet jeśli wartości bezwzględne liczby pociągokilometrów zdają się rosnąć).

Podsumowując: jestem w stanie zrozumieć, że miejskie instytucje nie lubią krytyki. Nikt nie lubi. Ale na litość boską, na krytykę można odpowiedzieć w sposób merytoryczny, a nie siląc się na całkowicie zbędne złośliwości i udowadniając, że miłośnicy nadają się do leczenia psychiatrycznego.

Z poważaniem,

Jerzy Witwinowski

KOGO OBRAZIŁ „PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI”

List, który postanowiłem opublikować w „Przewoźniku Krakowskim” dotarł do mnie w niedzielę, 25 grudnia 2011 roku w Boże Narodzenie dokładnie o godzinie 8.31 rano. Nie zmieniłem w nim, ani jednego słowa, mimo że styl, błędy ortograficzne i używane sformułowania nie najlepiej świadczą o umiejętnościach redagowania tekstów moderatora platformy komunikacyjnej (pomiędzy jednak kwestię kompetencji, które decydują o zostaniu moderatorem). Autor listu, już na samym początku napisał, że chce sprostować liczne nieścisłości zawarte w artykułach opublikowanych w „Przewoźniku Krakowskim”. Ja po lekturze listu mam wrażenie, że autorowi nie chodziło o wyjaśnienie nieścisłości, ale o krytykowanie. Bardzo negatywnie została także oceniona moja praca, jako redaktora naczelnego „Przewoźnika Krakowskiego”, bo zdaniem autora nie publikuję artykułów krytycznych o komunikacji. Chcę tylko podkreślić, że w gazecie staramy się informować pasażerów, a nie promować.

Nie zabieram Panu Jerzemu Witwinowskiemu prawa do krytyki. Jednak to co przeczytałem wymaga komentarza. Zaczniemy od kwestii rozdysponowania taboru, przede wszystkim niskopodłogowego. Nie jest to wcale takie proste jak się Panu Witwinowskiemu wydaje. Trzeba bowiem pod uwagę brać wiele czynników, m.in. warunki jakie stawia Unia Europejska finansując zakup taboru i modernizację torowisk tramwajowych oraz potrzeby osób niepełnosprawnych. To dlatego Bombardieri kursują po torach wyremontowanych za unijne pieniądze do Krowodrzy Górki oraz na linii nr 8, z której korzysta wiele osób starszych nie tylko z Krakowa, odwiedzających m.in. Sanktuarium Miłosierdzia Bożego.

Także kolejny zarzut w stosunku do krakowskiego przewoźnika świadczy o absolutnej niewiedzy autora listu. Obsługa linii aglomeracyjnych, w tym także do Skawiny, wynika z umowy MPK SA i Gminy Miejskiej Kraków (MPK SA od 2007 roku nie podpisuje bezpośrednio żadnych umów z podkrakowskimi gminami). Ta umowa jest zdecydowanie bardziej precyzyjna niż się wydaje Panu Witwinowskiemu. W załącznikach są w niej wypisane wszystkie linie z odpowiednio przyporządkowanymi typami autobusów. Linia nr 201 nie jest tu wyjątkiem.

Zarzut, że remont ul. Długiej był niedopilnowany i to z tego powodu na linii nr 3 przestały kursować Bombardieri jest nieprawdziwy. Skoro na ul. Długiej po jej oddaniu nie było żadnych dodatkowych prac, to dlatego teraz na tej linii wagony Bombardiera mogą bez przeszkód wozić pasażerów.

Co do niedoskonałej informacji pasażerskiej w autobusach, o której w liście napisał Pan Witwinowski, to pozostaje mi tylko przyznać mu racę. Tak, rzeczywiście w wielu

autobusach brakuje jeszcze głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających przystanki. Trzeba jednak pamiętać, że MPK SA nie znajduje pieniędzy na drzewach. System jest rozwijany tak szybko, jak tylko pozwalają na to środki. Krytykując warto pamiętać o ekonomicznej stronie funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie.

Kwestię finansową Pan Witwinowski pominął także zarzucając MPK nie przemalowanie kilku zimnych autobusów Scanii na niebiesko. Warto wiedzieć, że taki proces przemalowywania kosztuje kilkadziesiąt tysięcy zł. Jest to chyba wystarczający powód, aby bez konieczności tego nie robić.

Co do kwestii remarszrutyzacji, o której tak szeroko wypowiedział się w swoim liście Pan Witwinowski, to ja pozwolę sobie tylko na jedną uwagę. Nie jest to temat, którym zajmowało się MPK. Podkreślam jednak, że słowa Juliana Pilszczka, który w wywiadzie powołał się na wpis jednego z miłośników dotyczący kursowania tramwaju do Pleszowa co trzy minuty jest jak najbardziej prawdziwy. Brak wiedzy o takich poglądach świadczy jedynie o tym, że Pan Witwinowski nie zna wszystkich forów, na których prowadzona jest dyskusja o krakowskiej komunikacji.

Na zakończenie tej i tak już za długiej odpowiedzi chcę podkreślić, że w poprzednim numerze „Przewoźnika Krakowskiego” wcale nie próbowaliśmy udowodnić, że miłośnicy nadają się do leczenia psychiatrycznego (jeżeli tak Pan Witwinowski zrozumiał temat poruszony w naszym piśmie..., no cóż jest takie stare polskie przysłowie: uderz w stół a nożyce się odezwą).

Zapewniam, że naszym celem nie było wywołanie konfliktu z miłośnikami komunikacji miejskiej. Chcieliśmy zwrócić jedynie uwagę na problem tych nielicznych osób, które uważając się za miłośnika komunikacji miejskiej swoim zachowaniem szkodzą tej komunikacji, a jednocześnie wręcz kompromitują całe środowisko miłośników. Zapewniam, że w Krakowie cały czas współpracujemy z wieloma grupami miłośników, którzy pomagają w renowacji zabytkowych pojazdów czy też pomagają przy obsłudze linii zabytkowej kursującej w wakacje. W ubiegłym roku pracownicy MPK SA i miłośnicy rozegrali nawet mecz piłki nożnej (dodam, że pracownicy MPK byli górą), a w tym roku planowany jest rewanż.

Przygotowując poprzedni numer „Przewoźnika Krakowskiego” nie chcieliśmy także nikogo obrazić i zabronić miłośnikom prawa do krytyki rozwiązań komunikacyjnych w Krakowie. Jeżeli będzie ona merytoryczna na pewno nie stanie dla nas powodem do nazywania jej autora „rozrabiaczem”.

Marek Gancarczyk

LIGA MPK – DECYDUJĄCA ROZGRYWKA

Po zimowej przerwie powracają na boisko drużyny uczestniczące w rozgrywkach ligi MPK.

Nie 27 kwietnia jak to było zapowiadane, a tydzień wcześniej tj. 20 kwietnia 2012 na boisku K.S. Płaszowianka rozpocznie się runda rewanżowa rozgrywek. Drużyny grać będą w kolejności odwrotnej do tej z jesieni (mecze ostatniej – 14 kolejki będą tymi, które inaugurowały we wrześniu 2011 roku zmagania ligowe).

W czasie zimowej przerwy odbyły się dwa spotkania kapitanów drużyn uczestniczących w rozgrywkach w celu dopracowania regulaminu i rozstrzygnięcia kwestii spornych wynikłych w trakcie I rundy. Powstał zarząd ligi, który zadba o prawidłowy przebieg zmagania i w razie potrzeby rozstrzygać będzie wszelkie sporne kwestie.

Terminarz został rozpisany tak, aby mecze ligi nie kolidowały z meczami EURO 2012 i każdy kibic czy zawod-



nik nie musiał wybierać między EURO a ligą. Runda rewanżowa zapowiada się niezwykle interesująco w kontekście walki o miejsca 2 i 3. Chętne na zajęcie jednego z nich są aż cztery drużyny, chociaż pozostałym też nie można odbierać szansy.

Wydawać by się mogło, że poza zasięgiem jest lider Ligi MPK, czyli Zajeźdźnia Autobusowa

Wola Duchacka, ale ta runda będzie dla nich o wiele trudniejsza bo na mecze z nimi każdy będzie dodatkowo zmobilizowany. Każda drużyna w przerwie zimowej przygotowała na pewno jakąś niespodziankę dla przeciwnika. Z całą pewnością mecze będą bardzo zacięte, dlatego zachęcamy do licznego udziału kibiców.

Ostatnia kolejka odbędzie się 22 czerwca 2012, po której odbędzie się zakończenie rozgrywek reaktywowanej ligi MPK oraz wręczenie nagród.

Janusz Więckowski

OSI-SPORT

www.osi-sport.pl

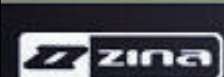
internetowy sklep sportowy

Łukasz Osuch

osi-sport@wp.pl
tel. 692 354 725

NIP: 9451950464

REGON: 121294775



KALENDARIUM



8.12.2011 Na wysokości przystanku św. Wawrzyńca jadąc w stronę ul. Dietla samochód osobowy potrącił wysiadającą z tramwaju linii 11 pasażerkę, a następnie odbił się od wagonu. Na miejsce wezwano wszystkie służby ratownicze. Sprawca zdarzenia został ukarany mandatem karnym.

9.12.2011 O godzinie 22:40 na rondzie Mogiłskim został zaciągnięty hamulec awaryjny w stojącym tramwaju. Dzięki szybkiej interwencji policji sprawców wyglądu ujęto.

11.12.2011 Na ul. Limanowskiego w samochodzie osobowym marki Daewoo Lanos urwało się koło. Niestety, nie było to jedynym problemem - prowadzący okazał się być pod wpływem alkoholu. Samochód przepełniły pasażerowie, a nietrzeźwym

kierowcą zajęła się policja. Impreza, z której wracał właściciel Lanosa musiała trwać do białego rana ponieważ zdarzenie miało miejsce o 6:30.

15.12.2011 O godzinie 18:49 na przejeździe przez torowisko w samochodzie marki Renault Laguna urwało się zawieszenie. Niestety usterka była na tyle poważna, że ruch tramwajowy zablokowany był w obu kierunkach. Zepsuty pojazd został ściągnięty z torów przez straż pożarną, a zatrzymanie trwało aż 74 minuty.

22.12.2011 O godzinie 12:23 na placu Centralnym pomiędzy pierwszy a drugi wagon ruszającego z przystanku tramwaju linii 22 wszedł nietrzeźwy 30-letni mężczyzna. Ponieważ prędkość pojazdu była nieduża, a alkohol powoduje zbawienną w takich przypadkach bezwładność ciała, uszkodzony odnosząc niewielki uszczerbek na zdrowiu został zabrany przez pogotowie ratunkowe. Zatrzymanie trwało 39 minut.

28.12.2012 O godzinie 15:23 na moście Piłsudskiego wykołeił się tramwaj linii 3. Wykolejony ostatni członek uderzył w jadącą w przeciwnym kierunku 10-tkę. W zdarzeniu zostały uszkodzone dwie osoby, które zostały zabrane do szpitala. Akcja ratownicza i wstawianie wykolejonego wagonu były bardzo utrudnione - z powodu miejsca zdarzenia, czyli mostu. Na czas działania pracowników pogotowia dźwigowego most Piłsudskiego został całkowicie wyłączony z ruchu kołowego, który wzno-

wiono dopiero po 2 godzinach i 20 minutach.

1.01.2012 Z tramwaju linii 8, podczas interwencji policji, funkcjonariusze wyprowadzili 15 agresywnie zachowujących się pasażerów. Na miejsce przyjechały 3 radiowozy.

07.02.2012 O godzinie 15:29 motorowy tramwaj linii 9 zgłosił na Główną Dyspozytornię Ruchu, że na ul. Teligi pijany mężczyzna obejmuje słup trakcyjny. Mimo licznych prób jego uczucia nie zmieniły obiektu. Dopiero widok policjantów spowodował, że słup odzyskał wolność, a amator wysokiego napięcia ją stracił.

25.02.2012 O godzinie 12:29 ze stojącego na przystanku Wawrzyńca tramwaju linii 11 wypadł nietrzeźwy mężczyzna. Spożyty alkohol nie pozwolił mu na podniesienie się z jezdni i w pozycji leżącej oczekiwał na przyjazd policji i pogotowia blokując całkowicie przejazd w stronę placu Bohaterów Getta.

15.02.2012 O godzinie 6:08 na skrzyżowaniu pod Dworcem Głównym zepsuł się autobus firmy Mobilis skutecznie blokując przejazd na wszystkie kierunki. W zatrzymaniu utknęło 18 składów tramwajowych stojących po każdej stronie skrzyżowania. Przerwa w ruchu w tym newralgicznym miejscu trwała 35 minut, a jej skutki były dla pasażerów odczuwalne przez kolejne 2 godziny.

Od 1 grudnia do 29 lutego odnotowaliśmy dużą ilość zatrzymań w ruchu tramwajowym spowodowaną przez źle zaparkowane pojazdy - zwłaszcza na ul. Długiej i Rakowickiej. Ich całkowity czas trwania za wspomniane 3 miesiące wyniósł 31 godzin i 1 minutę.

Michał Wójtowicz

MPK POMAGA POTRZEBUJĄCYM

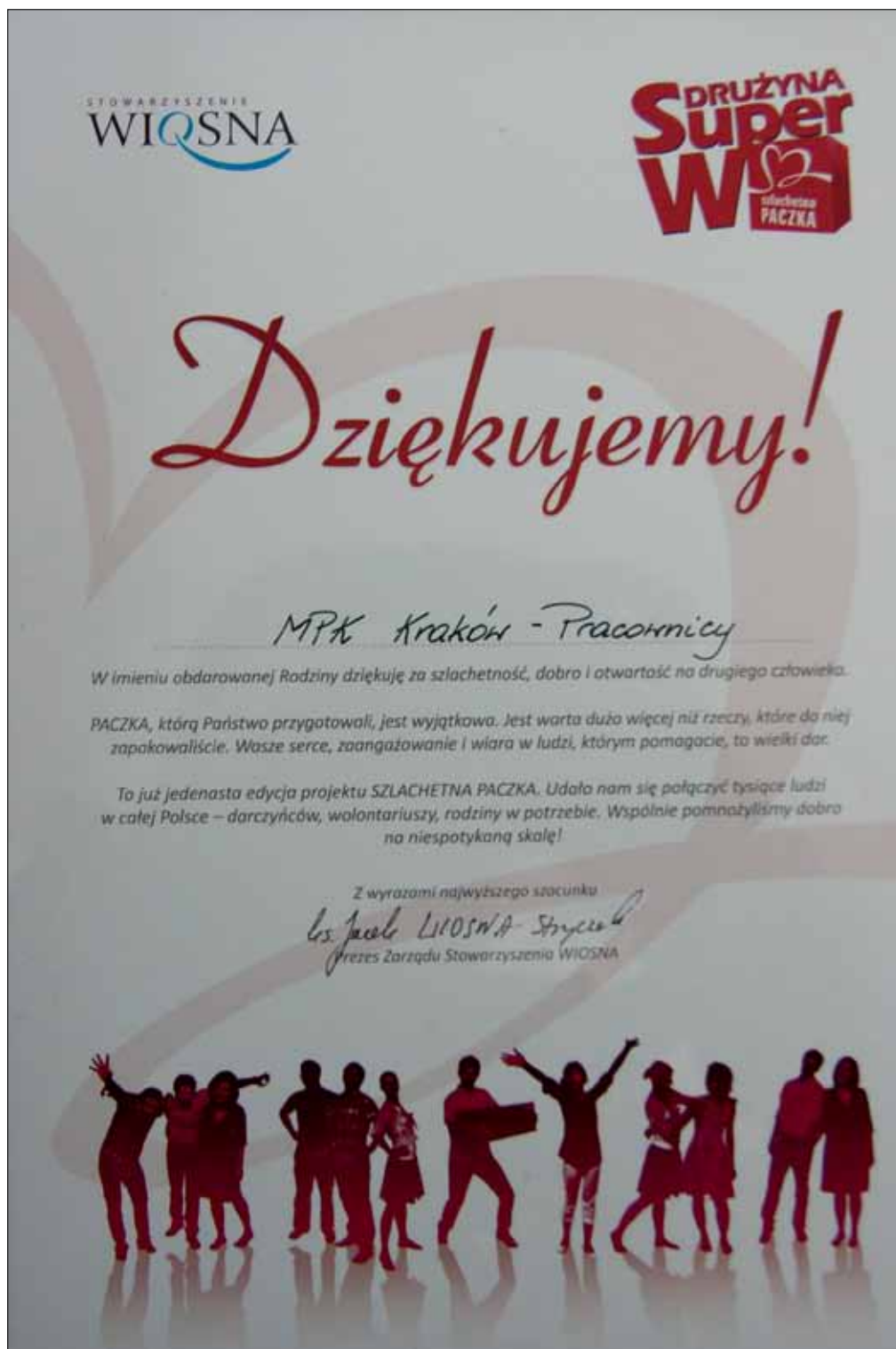
Pod koniec ubiegłego roku pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie przyłączyli się do ogólnopolskiej akcji Szlachetna Paczka.

Projekt ten jest realizowany od 2001 roku przez Stowarzyszenie Wiosna, a głównym jej założeniem jest idea przekazywania bezpośredniej pomocy najbardziej potrzebującym. Tym, co wyróżnia Szlachetną Paczkę spośród innych programów udzielających wsparcia jest idea udzielania konkretnej pomocy wybranej rodzinie na podstawie wcześniejszego rozpoznania ich potrzeb poprzez działających w różnych środowiskach lokalnych wolontariuszy. W ten sposób potrzebujący otrzymują takie artykuły, które odpowiadają im indywidualnym potrzebom. Trudno jest nam to sobie wyobrazić, ale wiele przedmiotów, bez których nie wyobrażamy sobie codziennego funkcjonowania dla wielu rodzin jest nadal nieosiągalne.

Inicjatorem akcji wśród pracowników MPK stał się Aleksander Woźniak, który podjął się organizacji pomocy dla rodziny 63-letniego Pana Czesława, który od kilkunastu lat jest sparaliżowany, a jego opieką zajmuje się żona Krystyna i ich córka Ania. Wybór tej właśnie rodziny podyktowany był faktem, iż nie potrzebowała ona ubrań w konkretnym rozmiarze, lecz takie artykuły jak: pościel, żywność i środki czystości. Dzięki wsparciu finansowemu naszych pracowników udało się zebrać kwotę 2722,26 zł, a następnie skompletować z uzyskanych środków 29 paczek z żywnością, artykułami higienicznymi, środkami czystości i pościelą. Dodatkowo Marta Banach zajeżdźni tramwajowej Podgórze podarowała kuchenkę elektryczną w bardzo dobrym stanie, na której szczególnie zależało wybranej rodzinie.

Za wsparcie wybranej rodziny otrzymaliśmy specjalne podziękowanie od Stowarzyszenia Wiosna. Jednak największą satysfakcją jest dla nas fakt, iż dzięki naszej wspólnej pomocy rodzinie Pana Czesława niczego nie zabrakło na świątecznym stole.

Magdalena Uran





facebook.com/mpkkrakow



Lubię to!