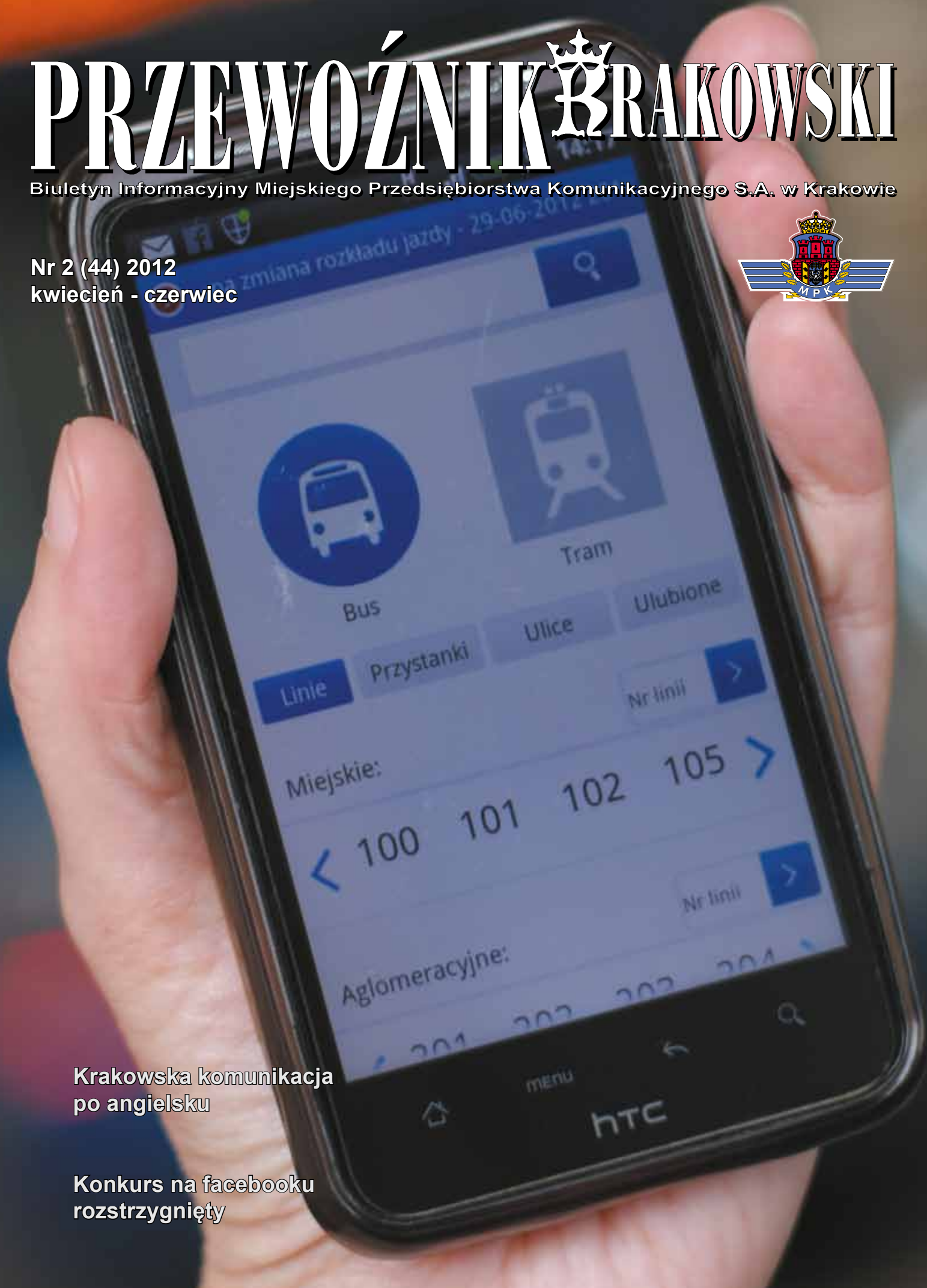


PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (44) 2012
kwiecień - czerwiec



Krakowska komunikacja
po angielsku

Konkurs na facebooku
rozstrzygnięty

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA

OBYWATELU!!!

Czy spędzisz z nami swą wolną od pracy niedzielę?
Jeśli nie, to tramwajowa linia 0 zabierze Cię
w swoistą podróż w czasie.

Już po raz dziesiąty jeździmy w każdą wakacyjną
niedzielę i święto. Ruszamy tradycyjnie z Muzeum
Inżynierii Miejskiej, jednak w tym roku docieramy
także do pierwszej robotniczej dzielnicy Polski
NOWEJ HUTY.

Odjazdy z MIM: 10:30, 11:50, 14:00, 15:20, 17:30

Odjazdy z Kopca Wandy: 13:10, 16:40

Odjazdy z Cichego Kącika: 11:10, 14:40, 18:10

Obowiązują zwyczajne bilety MPK S.A. w Krakowie
Więcej szczegółów na: www.muzealna.org.

WYPEŁNIJ SWÓJ OBYWATELSKI OBOWIĄZEK.
POKAŻ LATOROŚŁOM JAK PODRÓŻOWALI PRZODOWNICY
PRACY.

HUTA im. T. SENDZIMIRA



ANGIELSKI NIE TYLKO DLA KIBICÓW

Prawie równocześnie z rozpoczęciem piłkarskich Mistrzostw Europy na krakowskich przystankach a także w autobusach i tramwajach pojawiło się sporo informacji przetłumaczonych na język angielski i niemiecki. Są to przede wszystkim cenniki, zasady zakupu biletu u prowadzących oraz fragmenty regulaminu przewozów. Przypuszczam, że właśnie moment wprowadzenia tych tłumaczeń skłonił czytelnika jednej z krakowskich gazet do napisania komentarza, że po zakończeniu Euro 2012 te informacje zostaną na pewno usunięte. Otóż chciałbym zapewnić autora tej opinii a także wszystkich, którzy pomyśleli podobnie: nic takiego nie będzie miało miejsca. Wprost przeciwnie. Informacja dla turystów, bo jest to przede wszystkim informacji dla turystów, a przy okazji oczywiście dla kibiców piłki nożnej z Anglii, Włoch i Holandii, będzie stale rozwijana. Dla przykładu wymienię chociażby mobilny rozkład jazdy, z którego mogą korzystać użytkownicy komórek, smartfonów czy tabletów. Aplikacja, dostępna w trzech językach: polskim, angielskim i niemieckim została uruchomiona pod koniec rozgrywek i na pewno będzie jeszcze rozwijana. Najlepszym przykładem troski o obcojęzycznych turystów są jednak automaty biletowe Krakowskiej Karty Miejskiej. Pierwszy z nich stanął w Krakowie już w 2005 roku. Już wtedy obcokrajowcy mogli w nim kupić bilety korzystając z jednej z kilku opcji językowych. Dziś 65 automatów biletowych KKM oraz automaty mobilne zamontowane w autobusach i tramwajach są bardzo pozytywnie oceniane przez turystów odwiedzających Kraków. A przypomnę tylko, że ci turyści do naszego miasta zaczęli przyjeżdżać długo przed tym zanim zapadła decyzja o przyznaniu Polsce i Ukrainie organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. I wydaje mi się, że wcale nie było ich mniej niż w tym roku. Życząc wszystkim przyjemnych podróży komunikacją w okresie wakacyjnych, jednocześnie zachęcam do sprawdzania rozkładów jazdy, które od 2 lipca zostały zmienione. Jest to teraz tak proste jak nigdy wcześniej. Mamy przecież QR kody na przystankach. I spokojnie, po Euro nikt ich ściągał z przystanków nie będzie.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Nowa aplikacja MPK umożliwia sprawdzanie rozkładów jazdy w telefonie

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:

Informacje dla turystów

Izabela Suder, Marek Gancarczyk, Grzegorz Dyrkacz, Paweł Musiał..... 6-9

Kierowcy parkujący na ul. Długiej pamiętają o 1 metrze

Marek Gancarczyk..... 10

„Bardzo przyjemnie się nim jeździ...” - o wagonie 405N

Not. Jan Adamski..... 11

Dzień Dziecka w zajezdni tramwajowej Nowa Huta

Jan Adamski..... 12

Remont skrzyżowania przy Teatrze Bagatela

Jarosław Prasol..... 14

Remont torowiska w ul. Limanowskiego

Adrian Obuchowicz..... 15

Dla pasażera

Marek Gancarczyk, Stefan Szczypuła, Jan Macała, Grzegorz Dyrkacz..... 16-18

Zawsze chciałam pomagać

Izabela Suder..... 19

Lwów – co warto zobaczyć...

Jan Adamski..... 22

Komunikacja miejska we Lwowie

Tomasz Czudern, Jan Adamski..... 24-27

MAN od 20 lat wozi pasażerów

Jacek Kołodziej..... 28

Odrestaurowany wagon pojechał do Norymbergii

Jacek Kołodziej..... 29

Krakowska Linia Muzealna wyjedzie po raz dziesiąty

Tomasz Bielecki..... 30

Bez miłośników ani rusz

Piotr Reclaw..... 31

Zwycięzcy konkursu odebrali nagrody

Marek Gancarczyk..... 32

Piłkarski maraton pracowników MPK

Janusz Więkowski..... 34

Liga MPK

Marek Gancarczyk..... 36

Piłkarski turniej dla Marcelka

Grzegorz Trąbka..... 37

Zawody sportowo-pożarnicze w MPK

Władysław Żmuda..... 38

Rafał Świerczyński nowym wiceprezesem MPK

red. 39

Zbigniew Palenica przestał być wiceprezesem MPK SA

Maria Naprawska, Ewelina Wojsa..... 40

Waldemar Mroczek – zasłużony pracownik MPK

Katarzyna Sadowska..... 41

Zmiany w cenach i taryfie biletowej

Maria Naprawska..... 42

Krakowianie przesiadują się do tramwaju

Marek Gancarczyk..... 43

Certyfikat ISO po raz czwarty

Krzysztof Gądek..... 43

Rozmaitości

Dariusz Bojda, Jan Machowski..... 44

Odszedł „Pierwszy kwestarz”

Władysław Michalski..... 45

Kalendarium

Michał Wójtowicz..... 46





ODSZEDŁ PROF. ANDRZEJ OKLEJAK

W wieku 65 lat zmarł prof. Andrzej Oklejak, pełnomocnik Prezydenta Krakowa ds. prawnych. Zawsze uśmiechnięty i pogodny. Wielokrotnie w trudnych sytuacjach wspierał Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie swoją radą i doświadczeniem.

Prof. Andrzej Oklejak był kierownikiem Katedry Postępowania Cywilnego na Uniwersytecie Jagiellońskim. Jako pełnomocnik prezydenta Krakowa skutecznie rozwiązał wiele trudnych problemów prawnych, z którymi borykał się krakowski samorząd. To dzięki zaangażowaniu śp. prof. A. Oklejaka Kraków podjął z sukcesem walkę z krzywdzącymi miasto decyzjami Komisji Majątkowej.

Profesor miał też olbrzymi wkład w przygotowanie nowatorskich w skali kraju przepisów o Parku Kulturowym Stare Miasto, które są skutecznym narzędziem ochrony dziedzictwa kulturowego Krakowa. Był pomysłodawcą wielu rozwiązań prawnych, które wzmocniły pozycję krakowskiego samorządu na arenie kraju. „Jego olbrzymia wiedza i zaangażowanie pomogły w rozwiązaniu wielu kluczowych dla Krakowa i krakowian problemów” – napisał w przesłanych prasie kondolencjach prezydent Jacek Majchrowski. Prof. Andrzej Oklejak był odznaczony m.in. Złotym Krzyżem Zasługi i Złotą Odznaką Miasta Krakowa.

Filip Szatanik
fot. W. Majka/UMK

AUTOMATY BILETOWE PRZYJAZNE DLA CUDZOZIEMCÓW



Turyści, a przede wszystkim kibice piłki nożnej z Anglii, Włoch i Holandii, którzy przyjechali w czerwcu do Krakowa nie mieli problemów z zakupem biletów. W każdym z 65 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej bilet można kupić wybierając jedną z sześciu dostępnych wersji językowych.

Wystarczy na ekranie automatu nacisnąć flagę danego kraju, aby informacje wyświetliły się po angielsku, niemiecku, włosku, francusku lub hiszpańsku. W automatach można kupić każdy rodzaj biletu okresowego oraz wszystkie bilety jednorazowe i wieloprzejazdowe. Turyści nie znający języka polskiego bez problemu kupią także bilet w automatach mobilnych zamontowanych w prawie wszystkich tramwajach i w połowie krakowskich autobusów. W każdym z nich są wgrane dwie wersje językowe angielska i niemiecka. Warto podkreślić, że w tych automatach można kupić każdy rodzaj biletu jedno i wieloprzejazdowego.

Problemu z zakupem biletu nie będą mieć także ci turyści, którzy do Krakowa przylecą samolotem. W pobliżu lotniska, na przystanku autobusowym jest dla nich dostępny automat KKM, w którym za bilet mogą zapłacić monetami, banknotami oraz kartą płatniczą.

Izabela Suder

W teorii zakup biletu w automacie KKM prezentuje się to znakomicie. Aby jednak sprawdzić, jak sprawa ma się w praktyce, poprosiliśmy o przetestowanie urządzeń przez studentkę z Ukrainy, Olesię, przebywającą w Polsce w ramach programu ERASMUS (program studencki, umożliwiający studia tego samego kierunku w innym kraju).

Oto, co o zakupie biletu w automatach MPK sądzi Olesia:

„Najbardziej zaskoczyła mnie ilość opcji językowych, oferowanych przez MPK w automatach. Odwiedziłam wiele miast, nie tylko polskich, i większość jakichkolwiek informacji dla obcokrajowców, dostępna jest w języku angielskim oraz niemieckim lub francuskim. Obecność języka hiszpańskiego i włoskiego była dla mnie miłą niespodzianką, zwłaszcza, że – nie wiem, czy Polacy zdają sobie z tego sprawę – ilość studentów z Hiszpanii czy Włoch jest w Waszym kraju naprawdę duża.

Jako, że jestem dwujęzyczna, w automacie wybrałam mój drugi język – francuski. Obsługa maszyny była bardzo prosta, każdy kolejny krok poprzedzała wskazówka, co robić dalej. Poradziłam sobie z tym bez najmniejszego problemu, mimo, że dotychczas kupowałam bilety w kiosku. Nieco rozbawił mnie wielki czerwony napis, pojawiający się przed wrzuceniem pieniędzy (dodam, że wrzuciłam dwa złote) do automatu, ostrzegający przed złodziejami, jednak może to ma po prostu związek z inną mentalnością mieszkańców Polski i Ukrainy.

Bardzo fajnie, że nie znalazłam żadnych błędów we francuskiej wersji językowej dostępnej w automacie, gdyż jestem na nie niezwykle wyczulona. (śmiech) Wrażenia na temat możliwości takiej formy zakupu biletu mam jak najbardziej pozytywne, to duże ułatwienie dla turystów oraz kibiców EURO. Większość z nich raczej nie jest przyzwyczajona do kupowania biletu u prowadzącego pojazd czy nawet w kiosku, więc pewnie od razu wybiorą automat i podobnie jak ja, będą zaskoczeni ilością opcji językowych i łatwością obsługi.”

Not. Izabela Suder

CENNIKI BILETÓW PO ANGIELSKU

Od 1 czerwca każdy tramwaj i autobus, który wyjedzie na krakowskie ulice będzie miał w środku w widocznym miejscu naklejoną informację o aktualnej taryfie biletowej przetłumaczoną na język angielski. Obcokrajowcy dowiedzą się z niej jakie rodzaje biletów obowiązują w krakowskiej komunikacji oraz jakie są ich ceny. Warto podkreślić, że w pojazdach krakowskiego MPK na język angielski zostały także przetłumaczone informacje o zasadach zakupu biletu u prowadzącego. Turyści podchodząc do kabiny motorniczego czy kierowcy mogą więc przeczytać, że kupią u niego za odliczoną kwotę tylko jeden rodzaj biletu – bilet godzinny. Na tych samych naklejkach została także przetłumaczona na język angielski informacja o charakterystycznych elementach wyposażenia krakowskich kontrolerów, a więc o specjalnych legitymacjach i czytnikach kart. Wszystko po to, aby osoby nie znające języka polskiego także mogły zweryfikować, czy kontrola jest przeprowadzana przez prawdziwych kontrolerów.



CENNIK BILETÓW		PRICES OF TICKETS	
WYKAZ CEN BILETÓW			
REGULAR TICKETS			
1. Bilet 60-minutowy (Regular Ticket)	4,00 zł	4,00	2,00
2. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
DISCOUNT TICKETS			
3. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
4. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
5. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
6. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
7. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
8. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
9. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
10. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
11. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
12. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
13. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
14. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
15. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
16. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
17. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
18. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
19. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00
20. Bilet 60-minutowy (Discount Ticket)	2,00 zł	2,00	1,00

Marek Gancarczyk

Informacje na stronie internetowej

Każdy turysta może przeczytać informacje o taryfie biletowej na stronie internetowej MPK. Cenniki biletów są tam dostępne w języku angielskim i niemieckim. Na stronie są także umieszczone plany komunikacji miejskiej tramwajowej jak i autobusowej przetłumaczone na język angielski i niemiecki. MG

Informacja na przystanku

Wszystkie niezbędne informacje o krakowskiej komunikacji miejskiej każdy z obcojęzycznych pasażerów znajdzie także na przystankach. Zostały tam umieszczone cenniki w języku angielskim i niemieckim, a także przetłumaczony na język angielski regulamin przewozu. Do tego jest tam także dostępna informacja o Krakowskiej Karcie Miejskiej oraz mapy w dwóch wersjach językowych: angielskiej i niemieckiej.

Marek Gancarczyk

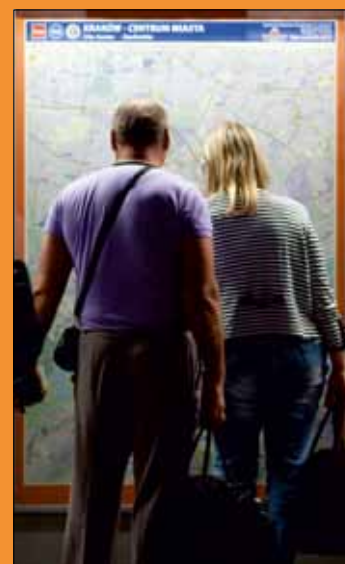
Nauka języka angielskiego

Krakowski przewoźnik zadbał także o to, aby ci pracownicy, którzy będą mieć kontakt z obcojęzycznymi turystami, mogli bez problemu udzielić informacji w języku angielskim. Od kilku miesięcy na takim kursie swój język szkolą osoby sprzedające bilety punktach sprzedaży biletów a także inspektorzy nadzoru ruchu i dyspozytorzy MPK.

Warto także podkreślić, że na czas trwania piłkarskich mistrzostw Europy MPK SA zatrudniło kilkunastu studentów, którzy perfekcyjnie posługiwali się językiem angielskim. Ich zadaniem było pomagać turystom w korzystaniu z komunikacji miejskiej. MG

Specjalny informator po angielsku

Z myślą o turystach krakowski przewoźnik wydał specjalny informator o taryfie biletowej. Turysta przeczyta w niej po angielsku informacje o rodzajach i cenach biletów, uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych oraz gdzie można kupić bilety w Krakowie. MG



KASOWNIKI Z OBCYM JĘZYKIEM

Turyści, którzy już kupią bilet w automacie bez problemu dowiedzą się także, że trzeba go skasować. Informacja o tym jest umieszczona w tramwajach i autobusach w kilku językach. W kilkudziesięciu autobusach są już zamontowane nowoczesne kasowniki, które posiadają dotykowy ekran. Wystarczy, że pasażer wybierze jedną z kilku opcji językowych, a dowie się m.in. co oznaczają cyfry na skasowanym bilecie.

Marek Gancarczyk



PLANY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DLA TURYSTÓW

Plany komunikacji miejskiej wydrukowane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie są bardzo szczegółowe. Można na nich 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 mapa komunikacji miejskiej. Jej największą zaletą jest to, że połączenia tramwajowe i autobusowe są naniezione na plan Krakowa. Warto podkreślić, że mapa zawiera informacje w trzech językach: polskim, angielskim i niemieckim.

Turyści mogą więc łatwo wyszukać na mapie najdogodniejsze dla siebie połączenia, znaleźć najlepszy punkt przesiadkowy oraz dowiedzieć się czy w pobliżu stoi automat Krakowskiej Karty Miejskiej, w którym można kupić każdy rodzaj biletu. Są na nim także zaznaczone wszystkie przystanki wraz z nazwami, na których zatrzymują się autobusy i tramwaje z wyszczególnieniem przystanków „na żądanie”. Co więcej pasażerowie korzystający z linii przyspieszonych takich jak np. 501 mogą sprawdzić, na których przystankach te linie się zatrzymują.

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 z informacją w języku angielskim i niemieckim.

Wydana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie mapa komunikacji miejskiej jest dostępna w sześciu Punktach Sprzedaży Biletów (ul. Podwale 3/5, os. Centrum D 7, ul. Polonijna 1, ul. Mogilska 15a, ul. Krowoderskich Zuchów 8a, ul. Św. Wawrzyńca 13) oraz w siedzibie MPK SA przy ul. Brożka 3. Koszt jednego egzemplarza mapy to 2 zł.

Marek Gancarczyk

QR KODY NA KRAKOWSKICH PRZYSTANKACH

Specjalnie dla turystów oraz kibiców, którzy zdecydują się na podróż MPK na przystankach zamieściło QR kody. Dzięki nim pasażer, który posiada telefon komórkowy będzie mógł łatwo i szybko sprawdzić najbliższy odjazd tramwaju lub autobusu z danego przystanku oraz wyszukać najdogodniejsze połączenie do ważnych dla turysty miejsc w Krakowie.

Aby to zrobić wystarczy na telefonie zainstalować specjalną aplikację (informacja jak to zrobić jest umieszczona na przystankach, obok QR kodów i jest przetłumaczona na język angielski). Potem wystarczy już tylko zeskanować kod telefonem komórkowym i wybrać z menu kierunek jazdy. Aplikacja wyświetli kilkanaście kierunków, m.in. do Dworca PKP, Regional-



nego Dworca Autobusowego, Wieliczki, Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach, ZOO, pl. Centralnego w Nowej Hucie oraz lotniska. Warto podkreślić, że kibice dowiedzą się także jak dojechać na krakowskie stadiony.

Z tej usługi bez problemu skorzystają także obcokrajowcy – jest ona bowiem dostępna w języku angielskim.

Obecnie QR kody zostały umieszczone na 348 przystankach (I i II Obwodnica, rondo Mogiłskie, trasa do portu lotniczego w Balicach oraz do Wieliczka). W planach krakowskiego MPK jest montowanie kolejnych QR kodów, tak aby za kilka tygodni znalazły się one na wszystkich przystankach komunikacji miejskiej na terenie gminy Kraków (ok. 1600 przystanków).

**Marek Gancarczyk,
Grzegorz Dyrkacz**



Wystarczy zwykły telefon z dostępem do Internetu lub smartfon z oprogramowaniem Android, aby błyskawicznie sprawdzić godziny odjazdów wszystkich tramwajów i autobusów w Krakowie. Aby z tej możliwości skorzystać wystarczy wpisać w telefonie adres:

m.rozklady.mpk.krakow.pl lub pobrać aplikację z: **https://play.google.com/store/apps/details?id=com.mpk.ideo&feature=search_result#?t=W251bGwsMSwXLDsImNvbS55cGuaWRlbyJd**

Nowa usługa przygotowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA na pewno ucieszy pasażerów komunikacji miejskiej. Przede wszystkim dlatego, że umożliwia właścicielom telefonów sprawdzenie rozkładu jazdy w całej aglomeracji krakowskiej za darmo. W dodatku aplikacja została przygotowana z myślą o użytkownikach urządzeń mobilnych jest więc bardzo uproszczona. Pasażerowie nie powinni więc mieć problemu z szybkim wyszukaniem linii autobusowej lub tramwajowej, którą chcą podróżować. W dodatku dzięki nowej usłudze moż-

ROZKŁAD JAZDY W TELEFONIE

na uzyskać bardzo dokładne informacje o czasie przebiegu podróży, co na pewno pozwoli lepiej zaplanować podróż. Aby to zrobić wystarczy po wyświetleniu linii tramwajowej lub autobusowej wybrać konkretną godzinę odjazdu z przystanku. Na ekranie telefonu wyświetli się wtedy cała trasa przejazdu wybranej linii z dokładnym godzinami odjazdu z każdego przystanku, na jakich się ona zatrzymuje. Aplikacja daje także możliwość wybrania rozkładu jazdy na kolejne dni z uwzględnieniem zmian w funkcjonowaniu komunikacji (obie wymienione funkcje wymagają dostępu do Internetu).

Warto podkreślić, że z usługi będą mogli korzystać nie tylko krakowianie, ale także turyści nie znający języka polskiego. Aplikacja jest bowiem dostępna w dwóch językach obcych: angielskim i niemieckim.

Obecnie możliwość przeglądania rozkładów jazdy mają użytkownicy posiadający urządzenia mobilne z oprogramowaniem Android oraz urządzeń mających dostęp do Internetu. Wkrótce będą to mogli robić także właściciele urządzeń z oprogramowaniem Apple'a. Pragniemy zaznaczyć że aplikacje są w wersji testowej i będą nadal rozbudowywane o nowe funkcjonalności. Uwagi do funkcjonowania nowej aplikacji można przesyłać na adres webmaster@mpk.krakow.pl

Marek Gancarczyk, Paweł Musiał

KIEROWCY PARKUJĄCY NA UL. DŁUGIEJ PAMIĘTAJĄ O 1 METRZE



Na ul. Długiej zostały zamontowane specjalne tabliczki informujące kierowców o przejeżdżających tramwajach

Akcja „Wystarczy 1 metr”, która przez miesiąc była prowadzona na ul. Długiej w Krakowie, wpłynęła na znaczną poprawę ruchu na tej ulicy.

Skorzystaliby z tego przede wszystkim pasażerowie komunikacji miejskiej. W czasie trwania akcji tylko jeden raz, 25 maja, doszło do zablokowania torowiska i półgodzinnej przerwy w kursowaniu tramwajów. W pozostałe dni maja tramwaje przejeżdżały przez ul. Długą bez przeszkód. Pod tym względem to absolutnie wyjątkowy miesiąc. W podobnym okresie ubiegłego roku ta sama ul. Długa była przez nieprawidłowo zaparkowane samochody blokowana aż 14 razy. Z kolei tylko w tym roku, do momentu rozpoczęcia akcji, tramwaje nie mogły jechać ul. Długą z tego samego powodu w sumie przez ponad 20 godzin.

Warto także podkreślić, że także w czerwcu samochody nie blokowały torowiska na ul. Długiej, mimo że akcja „Wystarczy 1 metr” już się zakończyła. To oznacza, że apele o prawidłowe parkowanie samochodów, w odpowiedniej odległości od torowiska dotarły do kierowców.

Przypomnijmy. Akcja „Wystarczy 1 metr” rozpoczęła się w poniedziałek, 7 maja punktualnie o godzinie 10.00. Wtedy po raz pierwszy na ul. Długiej pojawił się patrol złożony ze strażników miejskich i inspektora MPK. W okresie trwania akcji patrol interweniował ponad 200 razy, nakładając na kierowców 166 mandatów, kierując cztery wnioski do sądu oraz 43 razy pouczając właścicieli samochodów. Patrol rozdawał także ulotki parkującym na tej ulicy kierowcom, z informacją co grozi za zablokowanie przejazdu tramwajom. Trzeba bowiem podkreślić, że wiąże się to ze sporymi opłatami, które mogą sięgać nawet powyżej jednego tysiąca złotych.

Jednocześnie już na początku maja służby Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu zamontowały ponad 20 specjalnych tabliczek ostrzegających kierowców przed zablokowaniem tramwajów. Tabliczki zostały zamontowane na każdym znaku informującym kierowców o miejscach do parkowania.

Aby kierowcy nie mieli wątpliwości, jak zostawić samochód na ul. Długiej ZIKiT odmalował także wszystkie linie oddzielające miejsca postojowe od torów i jezdni.

Hasło akcji jest związane z jednym z najbardziej uciążliwych dla pasażerów komunikacji miejskiej wykroczeń, jakie popełniają kierowcy w Krakowie. Jest nim parkowanie samochodów zbyt blisko torowiska. W ramach akcji chcieliśmy dotrzeć do kierowców z informacją i apelem, aby zanim zostawią swój zaparkowany samochód zastanowili się, czy nie stoi on zbyt blisko torowiska. Stąd hasło: „Wystarczy 1 metr”, ponieważ jest to taka odległość pojazdu od torowiska, która pozwala motorniczemu bezpiecznie przejechać obok zaparkowanego samochodu.

Marek Gancarczyk



Patrol złożony z inspektora MPK i strażnika miejskiego pilnował, czy kierowcy prawidłowo parkują

„BARDZO PRZYJEMNIE SIĘ NIM JEŹDZI, JEST TAKI NIETYPOWY I TO JEST W NIM FAJNE” – PASAŻEROWIE O WAGONIE 405N



Wagon 405N na pl. Centralnym

W kwietniu na krakowskie torowiska wyjechał tramwaj Protram 405N. Swój debiut liniowy zaliczył woźac pasażerów na linii nr 1. Niemal od samego początku wzbudził duże zainteresowanie, ponieważ ten ponad 40-metrowy pociąg tramwajowy, jest jak na razie, jedynym tego typu pojazdem w naszym mieście. W związku z tym, postanowiliśmy spytać pasażerów co sądzą o unikatowym tramwaju?

Pani Jadwiga, pasażerka jadąca spod Kombinatów w stronę Placu Centralnego:

Jest bardzo ładny, robi wrażenie. Ale najważniejsze dla mnie jest to, że nie mam problemów z wsiadaniem do niego". Na pytanie czy chciałaby, aby takich tramwajów było więcej? Zdecydowanie odpowiedziała: „oczywiście, że tak.

Pan Krzysztof:

Mogłoby ich jeździć więcej, są ok., dobrze się nimi podróżuje i trochę przypominają te tramwaje, które jeżdżą na dzień na „czwórce”.

Pani Anna:

Jest dużo przestrzeni, no i przede wszystkim łatwiej jest wejść do niego osobom niepełnosprawnym i z wózkami. Jest nowoczesny, przyjemnie się nim jeździ, jest taki nietypowy i to jest w nim fajne". Pasażerka żałowała, że to niestety tylko jeden egzemplarz, kursujący po grodzie Kraka.

Pani Małgorzata:

Tramwaj sam w sobie jest bardzo ładny, ale zdecydowanie jest w nim za mało miejsc siedzących. Ich liczba mogłaby być trochę większa.

Not. Jan Adamski



Dzieci w zajezdni tramwajowej Nowa Huta mogły malować...

DZIEŃ DZIECKA W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ NOWA HUTA

Zwiedzanie zajezdni tramwajowej, wizyta na stacji obsługi, spojrzenie na zabytkowy tramwaj typu N i najdłuższy, jednoczłonowy tramwaj w Polsce, a także gry i zabawy – to tylko niektóre z atrakcji jakie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie przygotowało z okazji Dnia Dziecka dla swoich najmłodszych pasażerów.

Pod bramę główną zajezdni w Nowej Hucie goście zaczęli licznie przybywać już o godzinie 10.00. Pierwszą atrakcją jaka została dla nich przygotowana był przejazd tramwajem EU8N przez całą zajezdnię. Na pokładzie pojazdu Jacek Kołodziej, autor publikacji o krakowskiej komunikacji, opowiadał szczegółowo i niezwykle barwnie o jej historii. Przybliżał podróżującym EU8N informacje związane z codzienną obsługą pociągów tramwajowych i ich eksploatacją. Wszyscy uczestnicy przejazdu mogli na własne oczy zobaczyć jak wygląda przejazd przez myjnię, stację obsługi pojazdów oraz miejsca, w których tramwaje czekają na kolejny dzień pracy.

Po zakończeniu takiego kursu dzieci wraz z rodzicami opuszczali tramwaj i kierowali się w stronę specjalnego namiotu. A tu zabawa rozkręcała się na dobre. Przy dźwiękach muzyki i piosenek najmłodszy mogli uczestniczyć w licznych konkursach: plastycznych oraz z wiedzy doty-



... przejechać tramwajem przez myjnię...



czącej tramwajów i przedsiębiorstwa. Nagrodą za najlepsze odpowiedzi oraz za wspaniałe rysunki przygotowane przez dzieci były upominki od krakowskiego MPK, m.in. słodczyce.

Innego rodzaju atrakcją była... fontanna znajdująca się na terenie zajezdni. Przechodząc koło niej można było dojść do kolejnego punktu imprezy, a mianowicie do zwiedzania wagonów tramwajowych. Oglądając je, można było również zapoznać się z pracą motorniczego. I tu dużym zainteresowaniem, nie tylko dzieci, cieszyła się zarówno zabytkowy wagon N z przyczepą typu ND z połowy lat 50-tych jak i najdłuższy,

jednoprzestrzenny tramwaj w krakowskim MPK – 40SN. Jednak MPK Kraków to nie tylko tramwaje. Podczas Dnia Dziecka nie mogło zabraknąć również akcentu autobusowego. Krakowski przewoźnik udostępnił swoim gościom – autobus Solaris Urbino 12. Dzieciaki mogły usiąść za jego kierownicą i zobaczyć jak wygląda miejsce pracy kierowcy.

Jak bardzo usatysfakcjonowani byli wszyscy Ci, którzy zdecydowali się odwiedzić zajezdnię Nowa Huta można było się przekonać słysząc ich pozytywne wypowiedzi.



... zobaczyć kabinę kierowcy...

– Było wspaniałe! Dzieciaki bawiły się kapitalnie, a i my rodzice też wiele skorzystaliśmy – komentowała Monika, która przyszła na dzień dziecka wraz z synkiem Michałem.

Z kolei Jakub przyjechał tu z córką Karoliną. Oboje nie kryli zadowolenia. Okazało się, iż dla taty największą atrakcją była możliwość przejażdżki tramwajem po całej zajezdni, zaś Karolinie najbardziej spodobało się gdy mogła usiąść na miejscu motorniczego w zabytkowej „N-ce”. No cóż widać każdy mógł znaleźć coś dla siebie.

Jan Adamski

... teren zajezdni w Nowej Hucie

REMONT SKRZYŻOWANIA PRZY TEATRZE BAGATELA

W okresie od 14 kwietnia do 27 maja 2012 roku trwał remont torowiska tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Karmelickiej, Dunajewskiego, Podwale (czyli przy Teatrze Bagatela).

Aby zminimalizować uciążliwości dla pasażerów tramwajów i autobusów kursujących w rejon Bagateli, a także dla mieszkańców tego rejonu – remont został podzielony na III etapy. Remont był niezbędny z uwagi na znaczne wyeksploatowanie torowisk i rozjazdów tramwajowych, co było przyczyną coraz częstszych przypadków wykolejeń pociągów tramwajowych.

W czasie remontu zostały wymienione wszystkie rozjazdy i zwrotnice na wszystkich trzech wlotach tego skrzyżowania.

Z ciekawostek zastosowanych podczas tego remontu warto wymienić dwa rozwiązania ułatwiające ruch oraz minimalizujące problemy komunikacyjne wynikające z remontu.

1) W pierwszym i drugim etapie remontu został wyłączony ruch wszystkich pojazdów w ciągu ulicy Dunajewskiego – Podwale, za wyjątkiem autobusów komunikacji zbiorowej. Pozostawiono możliwość przejazdu dla

autobusów (na jednym pasie – w ruchu wahadłowym). Dzięki temu priorytetowemu rozwiązaniu – autobusy bez problemów przejeżdżały przez remontowany obszar, a jednocześnie okazało się to świetną metodą na uspokojenie ruchu.

2) W trzecim (ostatnim) etapie remontu (w dniach 13 – 27 maja 2012) ulica Karmelicka musiała zostać „odcięta” od możliwości wjazdu i wyjazdu pociągów tramwajowych. Jednak udało się zachować ruch tramwajowy na tym bardzo ważnym ciągu tramwajowym (od ul. Karmelickiej do Bronowic Małych) poprzez zastosowanie specjalnej „przejazdówki” dla dwukierunkowych wagonów tramwajowych. Z „przejazdówką” krakowianie spotykali się już nie pierwszy raz. Jednak w tym przypadku zastosowano po raz pierwszy zupełnie nowy typ „przejazdówki”, która była nakładana na istniejące tory. Okazało się to bardzo dobrym i bezawaryjnym rozwiązaniem. Można będzie to powtarzać przy innych okazjach, bez konieczności ingerowania w istniejące torowisko

Jarosław Prasol



REMONT TOROWISKA W UL. LIMANOWSKIEGO

Torowisko w ulicy Limanowskiego jest już w tak złym stanie, że po kilku latach oczekiwań w końcu dojdzie do jego generalnego remontu. Co prawda już w ubiegłym roku były prowadzone doraźne prace jednak już wówczas wiadome było, że najdalej za rok trzeba będzie znów wyłączyć ten odcinek torów z ruchu.

Jakie utrudnienia dla mieszkańców i pasażerów są z tym związane? Wystarczy napisać, po rozpoczęciu remontu każdy mieszkaniec Kurdwanowa i Biezanowa będzie musiał się przesiadać przynajmniej 2 razy.

Planowana modernizacja według planów ma rozpocząć się 21 lipca i potrwa 10 tygodni, a więc do końca września.

Sama organizacja ruchu jest jeszcze opracowywana, ale już wiadomo, że na ul. Limanowskiego będzie przez pierwszych 6 tygodni dostępny tylko jeden pas ruchu w kierunku ul. Wielickiej. Niestety będzie ogólnodostępny bez priorytetu dla komunikacji zbiorowej co oznacza, że wszyscy będziemy stać w tym samym korku. Wiem, że to są wakacje, ale spodziewam się, że utrudnienia i tak doprowadzą do zakorkowania ul. Limanowskiego. Obym się mylił.

Została już określona organizacja komunikacji zbiorowej na czas remontu i czytelnicy „Przewoźnika Krakowskiego” jako pierwsi mają okazję o tym przeczytać.

Trzeba pamiętać, że w trakcie samych prac powstaną sytuacje kiedy organizacja się zmieni, ale trwać one będą zdecydowanie krócej niż ta podstawowa.

Adrian Obuchowicz

Najważniejsze zmiany spowodowane remontem:

- Zawieszona zostanie kursowanie linii tramwajowych 18, 23, 24, 51 oraz 3, 6, 7, 9, 11, 13, 50.
- Uruchomione zostaną zastępcze linie tramwajowe i autobusowe:

Linie tramwajowe:

Linia 70 – na trasie: Kurdwanów – Witosa – Nowosądecka – Wielicka – Dworcowa

Linia 71 – na trasie: Biezanów Nowy – Teligi – Wielicka – Dworcowa

Linia 75 – na trasie: Krowdrza Górka – Tunel – Rondo Mogilskie – Rondo Grzegórzeckie – Grzegórzecka – Starwiślna – Pl. Boh. Getta – Limanowskiego – Kalwaryjska – Wadowicka – Łagiewniki

Linia 76 – na trasie: Bronowice Małe – Teatr Bagatela – Basztowa – Westerplatte – Starwiślna – Pl. Boh. Getta – Limanowskiego – Krakowska – Stradomska – św. Gertrudy – Pl. Wszystkich Św. – Zwierzyńska – Salwator

Linia 77 – na trasie: Krowdrza Górka – Kamienna – Długa – Basztowa – Westerplatte – Starwiślna – Grzegórzecka – Kotlarska – Kuklińskiego - Lipska

Linia 79 – na trasie: Mistrzejowice – Rondo Piastowskie – Rondo Kocmyrzowskie – Rondo Czyżyńskie – Rondo Mogilskie – Rondo Grzegórzeckie – Grzegórzecka – Starwiślna – Pl. Boh. Getta - Limanowskiego – Krakowska – Stradomska – św. Gertrudy – Pl. Wszystkich Św.- Podwale – Dunajewskiego – Długa – Kamienna – Krowdrza Górka

Linie autobusowe

Linia 750 – na trasie: Dworzec Płaszów – Dworcowa - Wielicka – Powstańców Wielkopolskich – Klimeckiego – H. Grudzińskiego – Zabłocie – Pl. Boh. Getta Powrót: Pl. Boh. Getta – Limanowskiego – Wielicka – Dworcowa – Dworzec Płaszów (dodatkowy przystanek na ul. Wielickiej przy Cmentarzu Podgórskim).

Adrian Obuchowicz

KIEROWCY UCZĄ SIĘ JAK POMÓC NIEWIDOMEMU W PODRÓŻY



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA rozpoczęło współpracę ze Specjalnym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie. Efektem tej współpracy są specjalne szkolenia dla motorniczych i kierowców dotyczące tego, jak się zachować, aby zapewnić osobie niewidomej lub słabowidzącej bezpieczną i komfortową podróż miejskim autobusem i tramwajem.

Warto podkreślić, że podczas takiego szkolenia uczestnicy mogli na własnej skórze doświadczyć jak to jest, kiedy ma się bardzo poważną wadę wzroku. Każdy z prowadzących mógł bowiem przymierzyć specjalne okulary w znacznym stopniu ograniczające zdolność widzenia. Jednocześnie każdy z kierowców i motorniczych biorących udział w takim szkoleniu był szczegółowo instruowany

jak pomagać czekającej na przystanku osobie niewidomej podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu. W tym roku odbyło się już kilka takich szkoleń. Wzięło w nich udział kilkudziesięciu prowadzących.

Podobne działania MPK SA prowadziło także w przeszłości. Szkolenia dla kierowców i motorniczych prowadziły oprócz przedstawicieli środowisk niewidomych, także osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Warto podkreślić, że krakowski przewoźnik stara się cały czas poprawiać komfort przejazdu osobom niepełnosprawnym. To przede wszystkim dla nich w krakowskich tramwajach i autobusach funkcjonuje głosowe zapowiadanie przystanków oraz kupowane są nowe niskopodłogowe pojazdy.

Marek Gancarczyk, Stefan Szczypuła



PRZYBYWA PRZYCISKÓW DLA NIEWIDOMYCH

Na krakowskie ulice wyjechał już kolejny tramwaj, w którym został zamontowany specjalny, emitujący dźwięk przycisk do otwierania drzwi.

Tym razem został on zamontowany w niskopodłogowym tramwaju Bombardiera. Zgodnie z zapowiedziami przycisk różni się od tego, który został umieszczony w tramwaju w lutym i był pierwszym tego rodzaju przyciskiem w Krakowie. Ta różnica polega przede wszystkim na tym, że element urządzenia emitujący dźwięk jest jednocześnie elementem otwierającym drzwi. Wcześniej te dwa elementy funkcjonowały oddzielnie.

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

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 wprowadziło MPK SA. Już w marcu na drzwiach pojazdów, które posiadają niskopodłogowe wejścia zostały nałożone 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 jest 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.

Przypomnijmy, że w Krakowie wszystkie kursujące autobusy posiadają niską podłogę. Posiada ją także prawie połowa krakowskich pociągów tramwajowych. Większość tramwajów oraz spora grupa autobusów kierowanych do ruchu przez MPK SA jest wyposażona w system głosowego zapowiadania przystanków.

Marek Gancarczyk, Jan Macała

ŚWIECĄCY PRZYSTANEK DLA NOCNYCH LINII

Na ul. Dunajewskiego został zamontowany wyjątkowy słupek przystankowy dla nocnych linii autobusowych.

Dzięki zastosowaniu specjalnych rozwiązań technicznych i odpowiedniego tworzywa przystanek świeci w nocy. Taki efekt udało się osiągnąć poprzez wtopienie w obudowę znaku drogowego oznaczającego przystanek autobusowy oświetlenia ledowego. To samo rozwiązanie sprawia, że świeci nazwa przystanku oraz numery linii autobusowych, które w tym miejscu się zatrzymują. Pasażerowie nie będą mieć też problemów ze sprawdzeniem rozkładów jazdy. Gablota, w której się znajdują rozkłady i komunikaty jest bowiem wyposażona w energooszczędne oświetlenie.

Słupek przystankowy przy ul. Dunajewskiego ma także inne zalety. Dzięki użyciu do jego powstania specjalnej żywicy będzie on odporny na dewastację. Z kolei specjalna

powłoka sprawi, że trudno będzie na nim cokolwiek przykleić. Jeżeli już komuś jednak się to uda to służby nadzoru ruchu MPK bez najmniejszych problemów będą mogły to usunąć.

Warto zaznaczyć, że na słupku przystankowym został także umieszczony w nowej obudowie zegar, który dzięki łączności radiowej zawsze pokazuje dokładny czas.

Świecący słupek przystankowy został umieszczony przy ul. Dunajewskiego, obok Teatru Bagatela (dla autobusów jadących w kierunku ul. Karmelickiej), aby pasażerowie łatwo i szybko już z daleka mogli zobaczyć, gdzie zatrzymują się nocne autobusy.

Oprócz tego słupka przystankowego zostały także postawione także dwie wiaty przy pl. Wolnica. Wiaty stanęły po dwóch stronach ul. Krakowskiej. Będą mogli z nich korzystać pasażerowie oczekujący na tramwaje.

Grzegorz Dyrkacz



ZAWSZE CHCIAŁAM PRACOWAĆ GDZIEŚ, GDZIE PRACA SŁUŻY SPOŁECZEŃSTWU

Z Marią Wierzbanowską, motorniczą MPK oraz uczestniczką programu emitowanego na kanale BBC, który prezentował Kraków w kontekście siedmiu ciekawych i nietypowych zawodów, charakterystycznych dla naszego miasta (obok Pani Marii w programie wystąpił m.in. hejnalista) – rozmawia Izabela Suder

ochotę... hmm... a właściwie chyba nawet nie zostałam o to zapytana (śmiech), raczej postawiona przed faktem dokonanym. Zgodziłam się jednak od razu, nie miałam z tym żadnego problemu, wiedziałam, że potraktuję to jako odskocznnię od codziennych zajęć i nietypowe doświadczenie.

I.S.: Rozumiem. A jak wyglądała sama realizacja programu? Ile trwały zdjęcia, jak długo musiały Pani spędzić na planie filmowym i jak Pani to wspomina?



Izabela Suder: Pani Mario, zacznę rozmowę od pytania, które zapewne słyszała już Pani wielokrotnie: jak to się w ogóle stało, że trafiła Pani do programu? Czy ktoś to Pani zaproponował, czy może sama się Pani zgłosiła?

Maria Wierzbanowska: Zostałam powiadomiona przez przełożonego, że producent programu o Krakowie poszukuje motorniczego, który opowie trochę o swoim zawodzie i pokaże, jak wygląda taka praca. Dodał, że najlepiej, żeby była to kobieta. Usłyszałam pytanie, czy mam

M.W.: Tak... część programu poświęcona mojej osobie, nie jest długa, natomiast sam wywiad, jego kręcenie, było najdłuższe. Materiał, który jest zmontowany, składał się właściwie z kilku etapów. Najpierw odpowiadałam na pytania, a potem kręcono na przykład sam ruch mojego ciała. Przykładowo: operator kamery stał za mną, a ja mówiłam tylko „raz, dwa, trzy”, żeby później, w samym już dokumencie, pokazać widzom moją mowę ciała.

Wiadomo, człowiek „z ulicy” się na tym nie zna, nie wy czuje, jakie jego zachowanie może być uznane za błędne. Z tego względu niektóre ujęcia powtarzaliśmy po kilka razy...

I.S.: To musiało być bardzo męczące..?

M.W.: Męczące dla mnie było siedzenie w jednym miejscu, naprzeciwko wielkiej lampy. Ludzie – i ja oczywiście także- mają różne nawyki, które wykonują nieświadomie. Jeden bawi się włosami, inny robi coś z dłońmi, a wtedy słychać tylko: „nie! źle, proszę tego nie robić, kręcimy to jeszcze raz!”

Natomiast dalsza część programu, w której pokazuję moją pracę od strony praktycznej, to jak jeżdżę tramwajem po mieście, była dla mnie bardzo na luzie, po prostu fajna, mogłam być sobą, nie przejmowałam się totalnie tym, że obok jest kamera.

I.S.: A czy po emisji programu, zdarzało się Pani zostać rozpoznaną przez pasażerów?

M.W.: (śmiej) nie, nie, przez pasażerów nie, raczej przez współpracowników. Pytali mnie o program, interesowali się, oglądali...

I.S.: A czy Pani z niecierpliwością czekała na oficjalną premierę dokumentu? Oglądała Pani program w telewizji? Jak odebrała Pani swój udział w nim?

M.W.: Właściwie to...program zobaczyłam chyba dopiero wczoraj (śmiej). Nie mam BBC i chociaż na oglądanie wołała mnie sąsiadka, to ja akurat robiłam coś innego. Nie czułam szczególnej potrzeby, żeby obejrzeć program, nie czekałam z utęsknieniem na premierę. (śmiej)

Natomiast zupełnie nie podchodzę do mojego występu w kategoriach: dobrze lub źle. Nie myślę: to mogłam zmienić, tamto poprawić, ponieważ, jak mówię – potraktowałam doświadczenie udziału w tym dokumencie jako zabawę.

I.S.: Z tego, co mi wiadomo, ekipa filmowa była głównie anglojęzyczna. Czy stanowiło to dla Pani problem, czy raczej czuła się Pani swobodnie i pewnie, posługując się obcym językiem?

M.W.: Tak, jedyną osobą, która mówiła po polsku, była pani Kasia Madera, która przeprowadzała ze mną wywiad. Operator i szefowa ekipy, używali tylko angielskiego, jednak na szczęście był to angielski, który potrafiłam zrozumieć (śmiej).

Uświadomiłam sobie także, że kiedyś bardzo dobrze władałam językiem angielskim, a teraz moje umiejętności są na znacznie niższym poziomie. Po udziale w programie wzięłam więc konwersacje językowe – chodzę do anglojęzycznej dziewczyny i szlifuję język. Można zatem powiedzieć, że dokument BBC stał się dla mnie osobistą korzyścią, gdyż zmotywował do nauki angielskiego. (śmiej) Natomiast jeśli chodzi o bariery językowe, to zupełnie nie

miałam z nimi problemu – jeśli czegoś nie rozumiałam, to po prostu o to pytałam.

I.S.: A czy w pracy potrzebuje Pani czasem języka angielskiego?

M.W.: Zdarza się. Motorniczy to podstawowe źródło informacji dla obcokrajowców. Żeby pomóc, wystarczy posługiwać się bardzo prostym angielskim, ale czuć się w nim pewnie i swobodnie.

Dużo większym problemem dla mnie są pasażerowie na przykład głuchoniemi. Boję się, że w razie wypadku, nie będę potrafiła zareagować, nie wiedziałam, co zrobić. Nie doświadczyłam na szczęście żadnej ekstremalnej sytuacji. Nawet nie pamiętam, żebym kiedykolwiek wzywała pogotowie.

I.S.: A czy zdarzyły się Pani jakieś kolizje, wypadki? Jak Pani na nie reagowała?

M.W.: Było kilka kolizji, niezawinionych przeze mnie. Czasem mam wrażenie, że kierowcy zapominają, że tramwaj nie zatrzyma się w miejscu, nie odbije w lewo czy w prawo i z różnych powodów, zupełnie tracą czujność. Ale co do samych kolizji czy wypadków – nie żyję tym, potrafię się zdystansować, po takim zdarzeniu nie mam problemu z ponownym prowadzeniem tramwaju.

I.S.: Zmieniając temat: posiada Pani wyższe wykształcenie. Jak dokładnie studia Pani skończyła?

M.W.: Zrobiłam licencjat na Uniwersytecie Jagiellońskim, na kierunku „zarządzanie w administracji”.

I.S.: A co było po studiach? Można odnieść wrażenie, że trafiła Pani do MPK zupełnie przez przypadek.

M.W.: Wybrałam tę pracę między innymi ze względów czysto finansowych. Ponadto zależało mi na tym, żeby pracować i mieszkać na stałe w Krakowie. Przez pewien okres byłam kontrolerem biletów, dzięki czemu poznałam od innej strony charakter zawodu motorniczego. Coś mi się w nim spodobało, a poza tym, zawsze interesowałam się pojazdami. Nie bałam się oraz nie czułam oporów przed prowadzeniem tramwaju.

Nie wiem, jak długo jeszcze będę pracować w MPK, jak potoczą się moje losy. Nie mam nastawienia czy przekonania, że całe życie muszę pracować w jednej branży, wiem, że jeśli tylko będę chciała, mogę całkowicie zmienić to, czym się zajmuję.

I.S.: Wyznaje więc Pani, coraz bardziej popularny w Polsce, amerykański styl życia zawodowego ?

M.W.: Tak, dokładnie tak.

Co więcej, zawsze chciałam pracować gdzieś, gdzie praca służy społeczeństwu. Zawsze podobały mi się zawody takie jak strażak, listonosz... Nie wyobrażam sobie siedzenia w biurze, gdzie nic się nie dzieje, taka forma pracy by mnie zabiła.



Pani Maria często do pracy dojeżdża na rowerze

I.S.: Co jeszcze podoba się Pani w zawodzie motorniczego? Wiem, że wiele rzeczy jest trudnych, jak choćby zmiany, kiedy musi Pani wstawać o 4 nad ranem i za kilkanaście minut być w stanie pozwalającym bezpiecznie prowadzić tramwaj.

M.W.: To jest tak: pracujesz jako motorniczy – wiesz, że musisz wcześniej wstawać, a często bardzo późno kończysz. Niejednokrotnie cierpi na tym życie towarzyskie czy rodzinne, ale da się to pogodzić. Każdy zawód ma swoje plusy i minusy. Mnie podoba się to, że w MPK mogę być sobą.

Gdybym miała wybierać, chyba największą zaletą mojego zawodu jest to, że nie zabieram swojej pracy do domu. Że wychodzę i wracam do swojego życia. Prawnicy czy przedstawiciele wielu innych branż muszą po godzinach sporządzać notatki, robić projekty. Ja tego nie muszę, co sobie bardzo cenię.

To nie jest oczywiście praca, kolokwialnie mówiąc, lajtowa, ale naprawdę bardzo ją lubię.

I.S.: A czy praca w MPK na Pani stanowisku, jest stresująca? Jak w ogóle wspomina Pani swoje początki?

M.W.: Są dni, kiedy mogę prowadzić zupełnie na luzie, ale są też takie, kiedy wychodzę z pracy wykończona. Czy to za sprawą korków, czy wymiany zdań z pasażerem, bywa, że po prostu „zagotujesz się”. Czasem człowiek czuje zmęczenie, bo jest bardzo gorąco, czasem jest za zimno...

Wiem, że inaczej będę na to wszystko patrzeć, za kilkanaście lat, kiedy na przykład będą dokuczać mi problemy ze zdrowiem. Bardzo szanuję motorniczych i kierowców, którzy pracują tutaj już trzydzieści lat, jeździli na gorszym sprzęcie, ale wciąż dają radę!

Teraz w pracy odczuwalny jest wyraźnie większy poziom stresu, ze względu na początek EURO, który wiąże się

z tłokiem w tramwajach, silnymi emocjami, a co za tym idzie, zapewne z konfliktami z motorniczym czy współpasażerem. Trzeba będzie uzbroić się w cierpliwość i spokój.

(śmiech) Zapomniałabym! Muszę jeszcze dodać, że nie mam swojej ulubionej linii tramwajowej!

I.S. (śmiech): A właśnie miałam o to zapytać! Może chociaż ulubioną trasę...?

M.W.: Hmm... nie. Nie mam. Nie lubię tras poza miastem, np. trasy linii 9, bo są dla mnie nużące, monotonne. Ostatnio bardzo często jeżdżę linią 2 i bardzo ją lubię, ale ze względu na to, że na pętli przy Cmentarzu Rakowickim jest naprawdę świetny kot! Mam tu nawet przy sobie jego zdjęcie, które zaraz Pani pokażę (śmiech).

Niejednym może spytać, co takiego fascynującego jest w jeżdżeniu tramwajem w kółko z jednego dobrze znanego miejsca w drugie. Ale przy odrobinie spostrzegawczości łatwo dostrzec, że te miejsca cały czas się zmieniają! Oczywiście, są dni, kiedy myślę sobie: „o nie, jeszcze trzy razy trzeba przejechać tę trasę, a ja już jestem taka zmęczona”, ale przecież rutyna pojawia się wszędzie. W każdym zawodzie, czy nawet w szkole, na studiach...

I.S.: A czy podoba się Pani atmosfera w pracy?

M.W.: Wydaje mi się, że panuje tu atmosfera życzliwości. Motorniczowie trzymają się razem, pomagają sobie, wspierają, gdy na przykład zepsuje się tramwaj. Wiadomo, że czasem zdarzają się spięcia, wielokrotnie o głupoty. Czasem pojawia się zazdrość, że pracownik z krótszym stażem dostaje na zmianę najnowszy tramwaj i szczerze mówiąc, ciężko mi to zrozumieć (śmiech).

Jestem osobą otwartą i bezpośrednią, co sprawia, że mam dobre kontakty z koleżankami i kolegami, aczkolwiek nie są one bardzo głębokie, gdyż, jak mówiłam, skupiam się bardziej na pracy, a potem wracam do domu i całkowicie się od niej odrywam.

I.S.: Zatem można powiedzieć, że według Pani kluczem do czerpania satysfakcji z pracy na stanowisku motorniczego jest przede wszystkim dystans?

M.W.: Tak, dystans, ale też zadbanie o siebie, odpoczynek, oderwanie się po powrocie do domu.

I.S.: Czy chciałaby Pani dodać coś na zakończenie?

M.W.: Tak! (śmiech) Zdarza mi się śpiewać w kabinie motorniczego, kiedy dłuży mi się czas. A moim największym marzeniem, związanym z karierą zawodową w MPK, jest poprowadzenie tramwaju w stroju regionalnym! Być może kiedyś się spełni (śmiech).

I.S.: Oczywiście bardzo Pani tego życzę i dziękuję za rozmowę.

LWÓW – CO WARTO ZOBACZYĆ W NAJWIĘKSZYM MIEŚCIE ZACHODNIEJ UKRAINY

Niewiele jest miast na świecie, w których tak mocno czuje się polską historię i kulturę. Do nich należy Lwów – największe miasto zachodniej Ukrainy.



Początki Lwowa datowane są na rok 1250, kiedy to założył go Daniel I Halicki. Po ponad 100 latach, miasto zostało włączone do Korony. W jej granicach Lwów stał się jednym z największych i najlepiej rozwiniętych miast polskich. Nie podupadł nawet podczas rozbiorów Polski. W 2 połowie XIX wieku pełnił zaszczytną funkcję stolicy Galicji (którą Austriacy przyznali jemu a nie Krakowowi). Po I wojnie światowej trwały o niego zacięte walki między Polakami, a Ukraińcami. Ostatecznie ich zwycięzcami zostali Polacy. Lecz miasto w granicach Rzeczypospolitej pozostało tylko przez kilkanaście lat. W 1945 r. Lwów włączono do ZSRR i przestał pełnić funkcję „polskiego” miasta. W tym czasie prowadzono również intensywne wysie-

dlenia ludności polskiej. Od 1991 roku miasto należy do niepodległej Ukrainy.

Lwów, praktycznie od zawsze był wielkim ośrodkiem nauki i kultury. Tu działał założony w 1661 roku Uniwersytet, który cieszył się w Polsce olbrzymią renomą. Wśród jego wykładowców można znaleźć nazwiska: Tadeusza Boya-Żeleńskiego, Henryka Arctowskiego, Juliana Dunajewskiego, Romana Ingardena czy Franciszka Smolki. Drugim ważnym obiektem naukowym Lwowa była Politechnika, założona w 1844 roku. Należała ona do jednych z najstarszych uczelni technicznych kraju. Warto wspomnieć, że ukończył ją Tadeusz Polaczek-Kornecki, będący w latach 1925-1942 dyrektorem Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej.



Dziś spacerując, po największym mieście zachodniej Ukrainy, możemy podobnie jak bohater „Uśmiechu Lwowa” Kornela Makuszyńskiego, odkrywać jego piękno i czar. Bo Lwów to przestrzeń pełna skarbów architektury, sztuki i duchowości. Stare Miasto- najbardziej zabytkowa dzielnica, lokowana została w 1356 roku przez króla Kazimierza Wielkiego na prawie magdeburskim. W 1998 r. Stare Miasto, a także Wysoki Zamek, Podzamcze i archikatedralny sobór św. Jura zostały wpisane na listę światowego dziedzictwa kultury UNESCO. Obiektem szczególnie wartym odwiedzenia jest Katedra Łacińska, w której znajduje się słynny obraz Matki Bożej Łaskawej, a także szereg wspaniałych kaplic dobudowanych między XVI, a XVIII wiekiem. W roku 2001 odwiedził ją papież Jan Paweł II podczas swojej pielgrzymki na Ukrainę. Z pozostałych zabytków sakralnych koniecznie zobaczyć trzeba kościoły: Dominikanów, Bernardynów i Jezuitów. Nie można pominąć także świątyń obrządku greckokatolickiego, jak choćby cerkwi wołoskiej czy soboru św. Jura. Będąc we Lwowie, warto także odwiedzić budynek Opery Lwowskiej mieszczący się przy prospekcie Swobody, który może śmiało konkurować swoim pięknem chociażby ze słynną Operą Wiedeńską. Nie brakuje też w mieście miejsc widokowych, a do takich należy Kopiec Unii Lubelskiej. Usypany został z okazji 300- rocznicy jej zawarcia. Z jego szczytu rozpościera się wspaniały widok na Lwów i jego okolice.

Lwów to także miasto z trudną historią, pisaną największymi ofiarami jej mieszkańców. Aby ją odczytać udajemy się na cmentarz Łyczakowski pochodzący z 1786 roku. Jest on jednym z najstarszych, do dziś funkcjonujących cmentarzy w Europie. Pochowanych jest na nim wielu słynnych Polaków m. in. Artur Grottger, Maria Konopnicka czy też Gabriela Zapolska. Obecnie ma on status muzeum i pochówki odbywają się tylko za zgodą dyrekcji. Ostatnie miejsce, do którego kierujemy teraz nasze kroki, nazywane jest często przez Polaków „miejszem świętym”. Jest ono obowiązkowym punktem wizyty we Lwowie- Cmentarz Obrońców Lwowa zwany popularnie Cmentarzem Orłąt Lwowskich. Pochowanych jest na nim ponad 3000 obrońców miasta, którzy zginęli w latach 1918-1920 w walce z sowietami i Ukraińcami. Po II wojnie światowej cmentarz uległ zniszczeniu i dewastacji. Przez lata zaniedbany i zapomniany doczekał się jednak „lepszych czasów”. W 1989 pracownicy firmy budującej elektrownię atomową w mieście Chmielnicki, zaczęli jego porządkowanie. W grudniu 2001 roku zawarto porozumienie dotyczące kształtu i wyglądu cmentarza, zaś w 2005 roku odbyło się jego uroczyste otwarcie.

Lecz Lwów to nie tylko dostojeństwo i wielkość. To także rozśpiewana, radosna dusza, którą mimo zmiennych kolei losu, słychać tu nadal choćby w dźwiękach lwowskiego tramwaju. Jazda nim, najpiękniejsze wspomnie-

nia z dzieciństwa zapisane na pięciolinii przez polskiego kompozytora Bogusława Schaeffera to znak, że powinniśmy przyjrzeć się teraz komunikacji miejskiej. Jej początki datuje się na rok 1880 kiedy to na ulicach Lwowa pojawił się pierwszy tramwaj konny. Dokładnie czternaście lat później w 1894 roku, ówczesna stolica Galicji doczekała się pierwszego tramwaju elektrycznego. Przypomnę, że w Krakowie pierwszy „elektrowóz” pojawił się dopiero siedem lat później, w 1901 roku. Ciekawostką może być to, że obowiązywał wówczas ruch lewostronny, a dopiero w 1922 roku zmieniono tu ruch tramwajowy na prawostronny i numerację z literowej na liczbową.

Lwów liczy obecnie prawie osiemset tysięcy mieszkańców. Stanowi to olbrzymie wyzwanie dla lwowskiego przewoźnika, który musi obsłużyć zarówno mieszkańców jak i coraz liczniej przybywających tu turystów. W mieście funkcjonują trzy główne środki, transportu a mianowicie: tramwaje, autobusy i trolejbusy. Nie sposób jednak, nie zauważyć busów zwanych „marszrutkami”, które podbiły komunikacyjnie kraje byłego ZSRR. Również we Lwowie można je uznać za najpopularniejszy środek transportu. Jednak nadal głównym przewoźnikiem miejskim jest Lviv-Elektrotrans.

O transporcie szynowym miasta krążą różne opinie. Obiektywnie rzecz biorąc sieć tramwajowa tutaj jest dość słabo rozwinięta. Należy także dodać, że w 2007 roku tabor zasilili wagony sprowadzone z Niemiec. Znaczącą różnicą w porównaniu z innymi krajami jest to, iż rozstaw szyn tramwajowych we Lwowie ma zaledwie 1000 mm, a nie tak jak przyjęto za standard 1435 mm. Jeszcze do niedawna mimo zamontowania w tramwajach kasowników, bilety sprzedawali konduktorzy, a w większości konduktorki. Dziś istnieją w mieście trzy zajezdnie tramwajowe. Pierwsze dwie przy ul. Horodockiej i ul. Przemysłowej służą normalnemu taborowi pasażerskiemu zaś trzecia „baza” służy wozom służbowym i technicznym.

Ilość linii tramwajowych w byłej stolicy Galicji została ograniczona głównie przez pojawienie się trolejbusów. Autobusy „na prąd” zostały wprowadzone do użytku sześćdziesiąt lat temu w listopadzie 1952 roku. Podobnie jak w „zwykłych” autobusach przeważają pojazdy marki Skoda oraz kupowane od 2006 roku Laz-y i Bogdany. Linii trolejbusowych we Lwowie jest jedenaście. Obsługuje je 85 trolejbusów. Patrząc na komunikację miejską Lwowa można stwierdzić, iż ma ona dużą konkurencję w postaci prywatnych przewoźników – właścicieli busów. Są one najbardziej rozpowszechnionym środkiem transportu. Docierają niemal do wszystkich dzielnic Lwowa, poza granicę miasta, a często nawet na granice obwodu. Nie znaczy to jednak, że stanowią zagrożenie dla miejskiego przewoźnika, szczególnie obecnie.

Jan Adamski

KOMUNIKACJA MIEJSKA WE LWOWIE

Niestety stan infrastruktury torowej był we Lwowie przez wiele lat katastrofalny. W ostatnich kilku latach wyremontowano wiele odcinków, ale pozostało jeszcze dużo do zrobienia.

System taryfowy: bilet jednorazowy kosztuje 1,25 Hrywny (56 groszy), dziennych brak. Do przedsiębiorstwa „Lwiwelekttrans” należą również trolejbusy, które obsługują znaczną część miasta – wymiennie z tramwajami. Trolejbusy to Skoda 14Tr, a także nowsze ukraińskie ŁAZ (niektóre są już niskopodłogowe).

Autobusy należące do „Ukraińskiego PKS-u” zwykle dublują tramwaje, ich system taryfowy jest oddzielny. Większość to midibusy 7-8 m, można spotkać również klasyczne autobusy niskopodłogowe różnych marek – głównie sprowadzone z innych państw. W ciągu ostatnich lat praktycznie zniknęło „Marszrutne Taksy” – zbiorowe taksówki ok. 9 osobowe.

Na większości tras tramwaje nie jeżdżą szybciej niż 30 – 40km/h. Sieć kolejowa nie jest włączona do zintegrowanej obsługi miasta. Jeśli chodzi o częstotliwości to - 8 linii tramwajowych kursuje z częstotliwością 8-12 pociągów na godzinę.

W centrum miasta trasy tramwajowe przebiegają w jezdni, często przy obu krawężniach jezdni, co powoduje komplikacje w ruchu – parkowanie samochodów na środku jezdni.

Stan taboru tramwajowego również pozostawia wiele do życzenia: Obecnie kursują przegubowe czeskie Tatra KT4, niektóre pozyskane z byłej NRD. Ze względu na zły stan torów układ biegowy większości z nich jest mocno wyeksploatowany. Estetyka również pozostawia wiele do życzenia – zwłaszcza, że znaczna część z nich była remotowana w 2007 i 2008 roku (wg oficjalnych deklaracji zamieszczonych w wagonach).

Oprac. Tomasz Czauderna



WSIAŚĆ DO AUTOBUSU BYLE JAKIEGO...

LINIE 292 I 210



Błonia

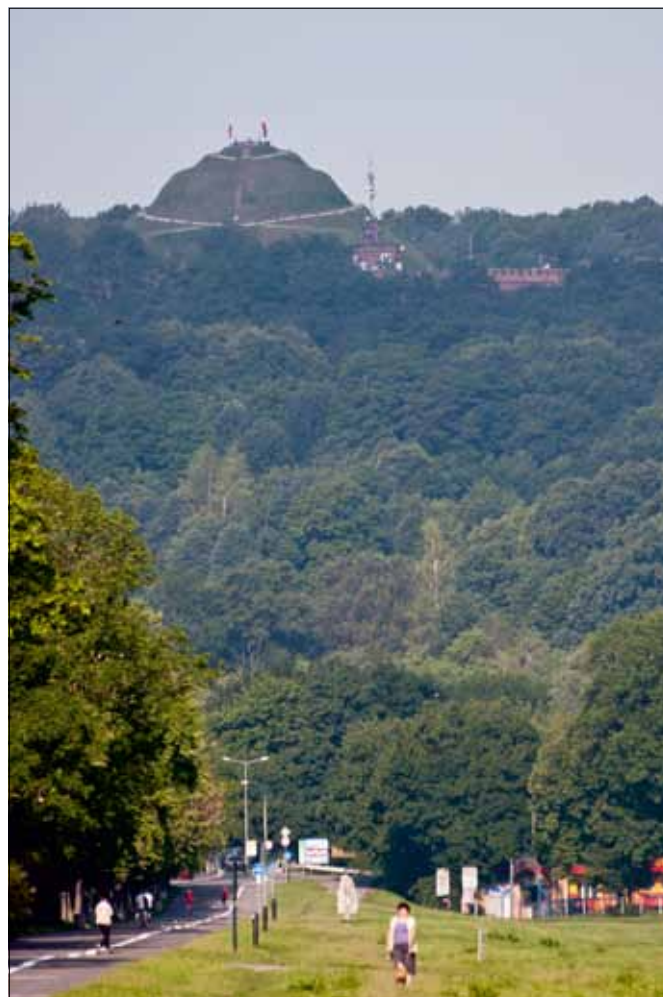
Czasem wystarczy wyjechać kilka kilometrów poza granice Krakowa, aby ciekawie spędzić czas. Łatwo i tanio na taką wyprawę można się wybrać autobusem, np. linii 292 i 210 w okolice Lasku Wolskiego i Ojcowa.

Autobusem do Lasku Wolskiego...

Trasę rozpoczynamy na Dworcu Głównym Wschód. O godz. 10:24 wsiadamy do autobusu linii 292 jadącego w kierunku Balic. Mijamy Politechnikę Krakowską, Nowy Kleparz. Z okien autobusu widzimy siedzibę rozgłośni Radia Kraków, gmach AGH, Uniwersytet Rolniczy, Bibliotekę Jagiellońską i Muzeum Narodowe. Autobus jedzie teraz al. Focha, a my możemy z bliska przyrzeć się z bliska słynnym krakowskiemu Błoniom. Przez wieki pełniły one funkcję pastwisk. Z czasem stały się miejscem podniosłych wydarzeń i ulubionym traktem spacerowym wielu krakowian. Tutaj w 1809 roku odbyła się parada wojsk Księstwa Warszawskiego. W 1894 r. rozegrano na nich pierwszy mecz piłki nożnej. Tu fetowano również 250. rocznicę wiedeńskiej wiktorii, połączoną z rewią kawalerii, przyjmowaną przez Józefa Piłsudskiego. W tym miejscu odprawił uroczyste Msze Święte papież Jan Paweł II. W roku 2000 Błonia zostały wpisane do rejestru zabytków. Wyjeżdżamy już z al. Focha i teraz warto zerknąć w prawo. W oddali widoczny jest Stadion Miejski im Henryka Reymana, na którym mecze rozgrywają piłkarze krakowskiej Wisły. Klub powstał w 1906 roku i na swoim koncie ma trzynaście tytułów mistrza Polski.

Nasz Solaris jedzie już ul. Królowej Jadwigi. Wokoło widać domy prestiżowej dzielnicy Wola Justowska, ale

przede wszystkim coraz więcej zieleni, drzew, kwiatów. Coraz bardziej zbliżamy się do celu naszej wycieczki i do



Kopiec Kościuszki



Willa Decjusza

podjęcia decyzji, który jej wariant będzie nas najbardziej interesował. Dojeżdżamy do skrzyżowania ul. Królowej Jadwigi z al. Kasy Oszczędności m. Krakowa. I tu chętni mogą wysiąść i dojechać autobusem linii 134 do krakowskiego ZOO. Zajmujący powierzchnię 17 ha obiekt, oferuje bogatą ekspozycję fauny – blisko 200 gatunków zwierząt. Jedziemy dalej, mijamy teraz Park Decjusza pełen starego drzewostanu i historycznych wspomnień. W parku znajduje się renesansowy pałac zwany popularnie Willą Decjusza. Powstał w 1543 roku. Ma okazałą arkadową loggię ujętą po bokach dwoma ryzalitami. Mimo różnych kolei losu, nadal stanowi jeden z najcenniejszych renesansowych zabytków Krakowa.

Autobus linii 292 skręca w al. Modrzewiową, by po chwili znaleźć się na al. Kasztanowej. I tu nowa propozycja, bo stąd tylko krok do rezerwatu „Panieńskie skały” malowniczo położonego w lesie, wśród skalistych wąwozów. Wg legendy „Panny Zwierzynieckie” (ss. Norbertanki) miały się w nim schronić przed tatarską hordą. Rozstępujące się skały uratowały je przed pohańbieniem. O miejscu legendarnego zdarzenia przypomina, umiesz-



Park Decjusza

czona na skale figura Madonny. Idąc dalej, w głąb Lasku Wolskiego, można dotrzeć do kopca im. Józefa Piłsudskiego. Wznosi się on na wysokość 35 metrów i jest największym tego typu krakowskim monumentem (znajdujący się w niedalekim sąsiedztwie kopiec Tadeusza Kościuszki, ma 34 metrów wysokości i stanowić może dalszy ciąg obronnej trasy). Sypanie „Mogily mogił” rozpoczęto 6 sierpnia 1934 roku, zaś ukończono trzy lata później. Ze szczytu kopca roztacza się piękny widok na Las Wolski i Kraków. Wokół jest mnóstwo zieleni, są także ławeczki, na których można odpocząć.

Kontynuujemy dalszą podróż. Dojeżdżamy teraz do ronda w Chełmie, skąd jak na dłoni widać cały Las Wolski – jedno z bardziej popularnych miejsc spacerowych w naszym mieście. Swoją funkcję rekreacyjną pełni od 1917 r. Wtedy to, tereny te zostały подарowane miastu przez Kasę Oszczędności m. Krakowa. W tym miejscu warto przypomnieć o krakowskim obserwatorium astronomicznym, znajdującym się obok pobliskiego fortu „Skała” na Zakamyczu. Aby go zobaczyć, trzeba skorzystać z linii autobusowej 102 lub podążyć tam pieszo. Dzięki komfortowi naszego autobusu i sprawnie działającej klimatyzacji nie odczuwamy zbyt dużego trudu przejazdu, a jedziemy już bez przerwy ok. 30 minut. Kierujemy się nadal w kierunku lotniska, mijamy Olszanicę i po kilku chwilach przejeżdżamy nad autostradą A4. Opuszczamy granice administracyjne miasta i wjeżdżamy na teren lotniska. Skoro na nim jesteśmy, warto wspomnieć o jego historii. W 1964 roku zdecydowano o przeznaczeniu, części znajdującego się tu terenu lotniska wojskowego dla lotniska cywilnego. Systematycznie rozrastający się obiekt w 1995 r. przyjął imię papieża Jana Pawła II. Dziś Kraków Airport jest drugim co do wielkości lotniskiem w kraju, rocznie obsługuje ok. 3 mln pasażerów. Stąd tylko krok w głąb Polski i świata.

W tym miejscu kończy się nasz przejazd autobusem linii 292. Dostarczy on zapewne wielu wrażeń zarówno tym, który udali się na spacer licznymi usytuowanymi tu szlakami, jak i tym, którzy zadowolą się samym tylko przejazdem krakowskim autobusem.



Balice - Port Lotniczy

... albo do Ojcowa

Może trudno w to uwierzyć, ale krakowianie mogą spokojnie zaplanować wycieczkę w okolice Ojcowa ... autobusem MPK. Czekamy na autobus linii 210. Na zegarkach godzina 9:50, ruszamy więc w kierunku Będkowic. Mamy nadzieję, że zarówno widoki jak i propozycje wybranych tras sprawią każdemu przyjemność i dostarczą wielu wrażeń. Po ok. 20 minutach jazdy mijamy miejscowość o nazwie Biały Kościół. Warto odwiedzić w niej pochodzącą z 1878 roku świątynię św. Mikołaja, a także pozostałości rycerskiego zamku rodu Syrokomlów znajdującego się na Skale Zamczysko.

Dla tych, którzy pragną jechać dalej mamy kolejną propozycję malowniczej trasy. Po 30 minutach drogi dojeżdżamy do wsi Bębło. Opuszczamy autobus i po kilkunastominutowym spacerze znajdujemy się u bram Ojcowskiego Parku Narodowego. Spośród proponowanych w nim szlaków, warto wybrać spacer do Jaskini Łokietka. Ten uznany od 1927 r. zabytek, corocznie odwiedza ok. 40 tysięcy turystów. Jak każde takie miejsce, czaruje on swoją historią i legendą. Wg niej Łokietek schronił się tutaj, uciekając z Krakowa, przed wojskami Wacława II. Życie uratował mu pająk, który zasłonił otwór jaskini pajęczyną, wprowadzając w błąd pościg. Tyle legenda, a my możemy wrócić na szlak, kierując się w stronę Doliny Prądnika. Idąc, przez las, sycimy oczy pięknem przyrody, czystej zieleni. Choć trzeba przyznać, że najpiękniej jest tu późnym latem i jesienią, kiedy natura obdarza liście złocistymi, rudymi i czerwonymi kolorami. Po chwili, docieramy do Bramy Krakowskiej, za którą rozpościera się Dolina Prądnika. Skręcamy w lewo i mijamy jeden z najlepszych punktów widokowych w okolicy czyli tzw. „Jonaszówkę”. Spacerując doliną, warto wiedzieć, że położony tu Ojców to miejscowość zarówno turystyczna jak i uzdrowiskowa. (otrzymał ten status w 1924 roku). Turaj również znajdują się ruiny zamku wzniesionego przez Kazimierza Wielkiego. Wg tradycji miał on nazywać się „Ociec”, na cześć jego ojca, króla Władysława Łokietka. Niestety mimo licznych prób renowacji do dziś oglądać możemy tylko jego ruiny. Jedynie w zachowanej wieży, urządzona została ekspozycja poświęcona historii zamku. Kiedyś może uda się zrealizować plany i zobaczyć jak wyglądał „Ociec”.

Nie wszyscy wysiadają jednak we wsi Bębło. Tym, którzy pojedą do Będkowic proponujemy równie atrakcyjną trasę. Same Będkowice to wieś sięgająca swą historią epoki średniowiecza. Pierwsza wzmianka o niej pochodzi z 1329 roku. Znajdują się tu ciekawe obiekty, takie jak kościół parafialny, kopiec poświęcony pamięci rodziny Bzowskich. Z wierzchołka wzniesienia można podziwiać panoramę Krakowa, a przy odrobinie szczęścia i Tatry. Wieś Będkowice leży na obszarze Jury Krakowsko-Częstochowskiej. Z tego miejsca wyruszamy na piękny spacer do Doliny Będkowskiej, a także do Doliny Kobylańskiej.



Ojców - Zamek

Obydwe stanowią część Parku Krajobrazowego „Dolinki Krakowskie”. Są wyżłobione w wapieniach jurajskich. Mają charakter wąwozów o łagodnych zboczach lecz także o stromych ścianach. Są to doliny krasowe i jeśli uważnie się przyjrzeć, można podczas spaceru zobaczyć niemal wszystkie formy geologiczne, charakterystyczne dla krasu. Oprócz głównej doliny, występują w nich jeszcze inne mniejsze dolinki. Przykładowo są to skaliste wąwozy, lub też jary o łagodniejszych stokach porośniętych lasem. Ten spacer nie pozwoli odetchnąć naszym oczom, ale za to będzie ulgą dla płuc i pełnym relaksu wyciszeniem. Bez względu na to, którą z tras wybierzemy, na którym przystanku zdecydujemy się wysiąść, będziemy oczarowani pięknem okolic naszego Krakowa.

Jan Adamski
fot. Jan Adamski (2)



Dolina Prądnika



MAN OD 20 LAT WOZI PASAŻERÓW

Dziś po dwudziestu latach niewiele z nas pamięta zmiany jakie nastąpiły w krakowskim MPK w 1990 roku. Wpłynęły one nie tylko na uwarunkowania funkcjonowania komunikacji w naszym mieście, ale także na tabor jaki dziś przewozi mieszkańców.

Trudno sobie wyobrazić, zwłaszcza młodym, autobusu jakie przewoziły ich rodziców i dziadków: krótkie i przegubowe Ikarusy, Jelcze M11. Wszystkie wysokopodłogowe, bez klimatyzacji i często psujące się. Powiewem nowoczesności były zakupione w 1991 roku Scanie CR111. Niemal dwudziestoletnie autobusy były zdecydowanie lepsze i sprawniejsze od stosunkowo nowych pojazdów producentów polskich i węgierskich. Niemożliwe jest prowadzenie prawidłowej komunikacji wyłącznie w oparciu o pojazdy używane dlatego szybko rozpoczęto poszukiwania dostawców nowych pojazdów. Ani Jelcz, ani Autosan nie oferowały autobusów miejskich o wystarczających parametrach. Ikarus nie chciał nic zmieniać w produkowanych od kilkunastu lat autach. Otwarcie granic dawało zupełnie inne możliwości, ale na przeszkodzie stały wysokie, jak na tamte czasy, ceny pojazdów zza zachodniej granicy. Mimo to podjęto rozmowy z fabryką MAN – ówczesnym liderem wśród producentów autobusów. Efektem prowadzonych rozmów był zakup pierwszego nowoczesnego autobusu przegubowego MAN SG242. Nikt dotychczas nie sprawdzał, ale prawdopodobnie był to pierwszy w Polsce nowowyprodukowany autobus miejski zakupiony poza tzw. Krajami Demokracji Ludowej po 1989 roku.

W połowie maja autobus dotarł do Krakowa i przydzielony został do zajezdni Czyżyny. Tam, po krótkim kursie przypisano do auta dwóch stałych doświadczonych kierowców. 6 czerwca 1992 roku autobus, jeszcze z tymczasowymi niemieckimi tablicami rejestracyjnymi wyjechał do obsługi linii 119 kursującej pomiędzy Dworcem Głównym

a Borkiem Fałęckim. Powiew „zachodu” i nowoczesności zawitał do Krakowa. Niebawem miało go być dużo więcej bo auto miało być zwiastunem kolejnej dostawy liczącej 40 podobnych pojazdów MAN. Niestety, producent mając na uwadze możliwość sprzedaży swoich produktów do landów położonych na terenie dawnego NRD oświadczył, że nie jest zainteresowany sprzedażą w Polsce. Nie pozostawało nic innego jak szukać innego dostawcy.

Zakupiony przegubowiec był pierwszym w Krakowie tzw. pchaczem czyli pojazdem z umieszczonym za trzecią osią silnikiem (w dotychczas eksploatowanych Ikarusach 280 silnik zawieszony był pod podłogą w członie pierwszym) dzięki czemu w autobusie zastosować można było obniżoną, ale nie niską w dzisiejszym rozumieniu podłogę. Odmienne malowanie zastosowane na życzenie MPK dało początek trójkolorowemu malowaniu krakowskich autobusów, co niebawem stało się standardem w firmie.

Niedawno minęło 20 lat eksploatacji MAN-a SG242. To bardzo dużo w przypadku autobusu miejskiego, ale, o dziwo, autobus na tyle pod względem technicznym nie wygląda. Zastosowane rozwiązania zarówno w układzie napędowym jak i we wnętrzu pojazdu stanowią o jego dobrej konstrukcji i zastosowanych materiałach. Dziś „dziadek” – bo tak potocznie mówią o nim mechanicy i kierowcy to ostatni w Krakowie autobus bez niskiej podłogi. Od początku jego głównym mankamentem był brak drugich drzwi w członie tylnym dlatego nie mógł nigdy obsługiwać linii o dużym napelnieniu gdzie kolejne drzwi są niezbędne.

Powoli autobus odchodzi na zasłużoną emeryturę. Dając kiedyś początek zmianom jakie zaszły w ciągu dwóch dekad w taborze MPK a także będąc ich świadkiem zasługuje na zachowanie i umieszczenie go wśród kolekcji krakowskich pojazdów komunikacji miejskiej.

Jacek Kołodziej

Fot. Paweł Terczyński

ODRESTAUROWANY WAGON POJECHAŁ DO NORYMBERGII

W numerze 4 Przewoźnika Krakowskiego z 2011 roku przedstawiliśmy Państwu historię wagonu 336 remontowanego przez MPK w Krakowie. Po ponad dwóch latach mozolnej pracy efekty można było zobaczyć na wystawie w Muzeum Inżynierii Miejskiej. Dziś można wagon oglądać w historycznej zajezdni tramwajowej St. Peter w Norymberdze.

Prawie trzydziestoletnia współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami komunikacyjnymi Krakowa i Norymbergi widoczna jest bardzo dobrze w obu miastach. Po Krakowie codziennie dawne norymberskie tramwaje wożą tysiące pasażerów, a w Norymberdze wyremontowane w Krakowie wagony wożą turystów i miłośników najpiękniejszych pojazdów – tramwajów. Pierwszym z nich odbudowany w 1984 roku czteroosiowy wagon Zeppelin nr 144 (ex SN3-92). Drugim, do czasu powrotu do Krakowa był wagon typu N nr 13 (dziś numer prawidłowy 26), a teraz doczepa nr 336.

Ten ostatni wagon przez ponad dwa lata odbudowywany był w zajezdni Nowa Huta. Niezwykle trudnego zadania remontu tramwaju z 1904 roku podjęło się MPK w Krakowie na zlecenie działającego w Norymberdze Stowarzyszenia Przyjaciół Tramwajów (Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V). Po wielu latach starań członków tego stowarzyszenia i pozyskaniu licznych



i hojnych sponsorów remont doczepnego wagonu stał się możliwy. Zlecenie odbudowy krakowskiemu MPK posiadającemu duże doświadczenia w podobnych pracach, nie mogło spotkać się z odmową.

Prace remontowe rozpoczęto pod koniec maja 2010, lecz wcześniej prowadzono stosowne przygotowania. Po dwóch nieprzerwanych latach pracy zaprezentowano gotowy wagon. Najlepszym do tego miejscem jest utworzone w dawnej zajezdni tramwajowej Muzeum Inżynierii Miejskiej, które korzystając z okazji przygotowało wystawę poświęconą 71 letnim „tramwajowym” kontaktom pomiędzy naszymi miastami.

Każdy postęp był konsultowany ze zleceniodawcą a każda wątpliwość musiała być wyjaśniona by wagon spełniał określone wymagania. W czasie prac pomiędzy Krakowem a Norymbergą wymieniono ponad 500 maili od krótkich, zdawkowych po długie kilkustronicowe, wykonano ponad 2000 zdjęć dokumentujących odbudowę, zużyto ponad 3000 kg stali i kilka metrów sześciennych dębowego drewna najwyższej klasy, zamontowano kilkadziesiąt kilogramów mosiężnych ozdobnych elementów, ponad kilometr przewodów elektrycznych.

6 czerwca br. wagon, po liczącej 800 km drodze, dotarł do Norymbergi. Jego oficjalne oddanie do ruchu nastąpi pod koniec czerwca, ale już od dziś można go oglądać na wystawie w zajezdni tramwajowej St.Peter.

**Jacek Kołodziej
fot. Jacek Kołodziej (1)**



KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA WYJEDZIE PO RAZ DZIESIĄTY

Wpisana w kalendarz wakacyjnych atrakcji turystycznych naszego miasta, Krakowska Linia Muzealna, obchodzi w tym roku dziesiąte urodziny.

Przez wiele lat jej forma ewaluowała, na początku były to wybrane kursy na zwykłych liniach, 2, 7, 18, aby w 2009 roku, po wybudowaniu torowiska do zabytkowej zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca całkowicie zmienić jej formę wyznaczając stałą trasę dla nowej linii specjalnej numer 0. Przez te wszystkie wakacyjne niedziele, turyści i Krakowianie mogli się przejechać zabytkowymi tramwajami z bogatej kolekcji krakowskiego przewoźnika.

A mamy się czym chwalić, MPK SA w Krakowie posiada największą kolekcję zabytkowych tramwajów (wg różnorodności taboru) w Polsce. Powinniśmy się cieszyć, że nasz przewoźnik, oprócz polepszania jakości swoich usług poprzez zakupy nowoczesnego taboru tramwajowego, tak dba o swoją historię. Pasażerowie Krakowskiej Linii Muzealnej mogą odbyć iście tramwajową podróż w czasie na pokładzie tramwajów z różnych okresów historycznych, począwszy od najstarszego wagonu silnikowego typu SN1 z 1912 roku, poprzez wagony typu LH, SN2, N, 102N, a skończywszy na tramwaju 102Na z chorzowskiej fabryki Konstal, który został wyprodukowany w 1970 roku. Tak więc każdy pasażer bez względu na wiek, znajdzie coś dla siebie.

Na dziesiąty, jubileuszowy sezon KLM przygotowaliśmy nową, wariantową trasę linii 0 do Nowej Huty, a konkretnie do pętli Kopiec Wandy. Blisko 50 minutowa podróż na pokładzie tramwaju rozpoczynać się będzie przy Muzeum Inżynierii Miejskiej, następnie ulicami: Starowiślna – Dominikańska – Franciszkańska – Straszewskiego – Podwale – Dunajewskiego – Basztowa – Lubicz – Mogilska – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – Ujastek Mogilski, dojedziemy do Kopca Wandy. Powrót zaplanowany jest na trasie: Kopiec Wandy – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – al. Pokoju – Grzegórzecka – Starowiślna – Dajwór – Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Podczas wycieczki o mijanych po drodze obiektach, opowiadał będzie przewodnik, zaś obsługę konduktorską zapewnią konduktorzy wolontariusze z Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych i innych stowarzyszeń.

Przy Kopcu Wandy przewidziana jest przerwa pozwalająca na zwiedzenie samego kopca, najstarszego tego typu obiektu w Krakowie. Zapraszamy również do odwiedze-



nia Muzeum PRL oraz Muzeum Inżynierii Miejskiej, które znajdują się przy trasie naszej zerówki.

Trasa do Cichego Kącika zostanie zachowana, kursy do Nowej Huty zostaną przeplatane z kursami do Cichego Kącika.

Dla miłośników zabytkowych autobusów również przewidziane są atrakcje. Kilka razy w wakacje: 1 i 22 lipca, 15 sierpnia oraz 2 września, do obsługi wybranej linii zostaną skierowane zabytkowe autobusy.

Zapraszamy do śledzenia strony internetowej www.muzealna.org jak też do polubienia naszej strony na facebooku: <http://facebook.com/muzealna> oraz <http://facebook.com/mpkkrakow> na których pojawiać się będą aktualne informacje o kursowaniu Krakowskiej Linii Muzealnej.

Przypominamy, że opłata za przejazd specjalną linią 0, jest taka sama jak w innych pojazdach Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Tomasz Bielecki

BEZ MIŁOŚNIKÓW ANI RUSZ



Ostatnie numery „Przewoźnika Krakowskiego” nie stawiają w dobrym świetle miłośników komunikacji miejskiej.

Niestety jest wiele osób, które poprzez swoją działalność, polegającą głównie na pisaniu za pośrednictwem Internetu nikomu niepotrzebnych opinii i wymysłów, pracują na taką właśnie nieprzychylną opinię. Na szczęście są też ludzie podchodzący z pasją, ale i umiarem do swojego zamiłowania. Wśród nich istnieje grupa pasjonatów, których działalność daje widoczne i namacalne efekty. Związana jest ona między innymi z pomocą przy różnego typu przedsięwzięciach prowadzonych przez MPK. Jednym z nich jest sukcesywne powiększanie bazy krakowskiego taboru zabytkowego. Miłośnicy mają już za sobą pomoc przy kilku pojazdach, między innymi przy odremontowaniu wspaniałego wagonu Linke-Hofmann z 1925 r. Od kilku miesięcy przy pomocy pasjonatów pod opieką pana Jacka Kołodzieja, trwa odrestaurowywanie Jelcza 021, czyli popularnego w czasach PRLu przegubowego ogórka. Będzie on jedynym tego typu egzemplarzem w Polsce. Wynagrodzeniem za długie godziny spędzone w warsztacie jest dla nich tylko satysfakcja z tworzenia historii transportu miejskiego.

Sympatycy transportu miejskiego są także nieodłącznym elementem Krakowskiej Linii Muzealnej i stanowią obsługę zabytkowych tramwajów, chętnie przybliżają pasażerom historię komunikacji w Krakowie. W tym roku, w towarzystwie konduktorów będzie można podróżować starymi wagonami aż do Nowej Huty. Modyfikacja trasy wakacyjnej linii '0' jest także inicjatywą miłośników, która spotkała się z zainteresowaniem i akceptacją MPK oraz ZIKiTu. Na pierwszy kurs zapraszamy 1 lipca.

Innym elementem współpracy sympatyków komunikacji z miejskim przewoźnikiem jest pomoc w akcjach organizowanych przez MPK. Zaliczają się do nich między

innymi dni otwarte, parady, mikołajki, czy noc muzeów. Ostatnią tego typu akcją był Dzień Dziecka organizowany 3 czerwca na terenie zajezdni Nowa Huta. Grupa pasjonatów asystowała przy pilnowaniu porządku, rozdawaniu gadżetów i dzieleniu się wiedzą na temat tramwajów. Natomiast pod koniec zeszłego roku opisywana wyżej współpraca była sama w sobie tematem podobnej akcji. Został bowiem rozegrany turniej piłki nożnej między ekipą miłośników, a drużynami Podgórze i Nowa Huta znanymi z ligi MPK. Obok pewnej dozy rywalizacji przeważała oczywiście dobra zabawa.

Co kilka miesięcy odbywają się tzw. imprezy komunikacyjne, czyli podróże miłośników po Krakowie i okolicach oraz fotografowanie wynajętego pojazdu w ciekawych miejscach. Przykładem takich imprez jest cykl „ALBą ekstremalnie”, który ma na celu dokumentowanie ostatnich miesięcy kursowania autobusów Scania CN113ALB. Warto wspomnieć, że koszt takiej imprezy jest mniejszy niż wychodziłoby to z cennika wynajmów. Jest to forma podziękowania miłośnikom za ich pomoc. Innym tego typu gestem było przekazanie pomieszczenia mieszczącego się w budynku MPK przy ulicy Św. Wawrzyńca przede wszystkim dla osób pomagających przy linii muzealnej.

Pasjonaci aktywni w życiu krakowskiej komunikacji zbiorowej należą do różnych klubów lub wcale nie są zrzeszeni. Pokazuje to, że działać może każdy. Wystarczy tylko chęci i czas, którym jak wiadomo nie każdy dysponuje. Jednak także i zapracowani znajdują sposoby na przedstawienie komunikacji miejskiej światu poprzez zakładanie stron, czy galerii internetowych, których tematem są informacje, aktualności, a także historia krakowskiego transportu zbiorowego.

Wieloletnia współpraca z MPK powinna dawać obraz miłośnika jako osoby mającej na celu dbanie o dobre imię komunikacji miejskiej i w każdy możliwy sposób propagowanie jej historii wśród mieszkańców Krakowa oraz turystów. Niestety skłonność do narzekania, ponoć polska wrodzona cecha, wygrywa. W ten sposób powstaje mnóstwo postów na różnych forach internetowych, które nie mają nic wspólnego z konstruktywną krytyką, a są po prostu zwykłym „widzimisię”. Oczywiście w Krakowie nie jest tak dobrze, żeby powodów do krytyki nie było. Szczególnie właśnie pasjonaci dostrzegają wiele problemów miejskiego systemu transportu. Ale klepanie w klawiaturę na forach raczej nie jest sposobem na ich rozwiązanie. Dlatego wielu osobom przydałoby się czasem po prostu porzucić klawiaturę na jakiś czas i pamiętać, że każdy miłośnik w swoich działaniach reprezentuje nie tylko siebie, ale i całą tę niszową społeczność.

Piotr Reclaw



ZWYCIĘZCY KONKURSU ODEBRALI NAGRODY

Zwycięzca konkursu zorganizowanego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, w którym do wygrania był model autobusu Solaris Urbino 12 odebrał już nagrodę.

Wręczył ją Mariusz Szalkowski, dyrektor ds. Przewozów w MPK SA. Jury oceniające wszystkie nadesłane maile, a było ich naprawdę sporo, bo prawie 200, jednogłośnie wybrało odpowiedź nadesłaną przez Mateusza Kucharskiego. W sposób najoryginalniejszy odpowiedział on na zadane w konkursie pytanie: „Dlaczego zostałeś fanem strony MPK SA w Krakowie na facebooku?” Spośród pozostałych osób, które wzięły udział w konkursie jury postanowiło wyróżnić cztery, które również bardzo ciekawie uzasadniły swoją decyzję o kliknięciu „lubię to” na stronie MPK. Każda z tych osób otrzyma specjalny zestaw gadżetów. Wręczenie nagród dla zwycięzcy i wyróżnionych w konkursie odbyło się w środę, 18 kwietnia.

Warto podkreślić, że jury oceniające nadesłane maile było złożone z pięciu osób: trzech przedstawicieli MPK SA w Krakowie oraz dwóch osób prowadzących strony internetowe poświęcone komunikacji miejskiej.

Przypomnijmy. Konkurs został zorganizowany przez MPK SA na początku marca. Mógł w nim wziąć udział każdy, kto wysłał uzasadnienie, dlaczego został fanem strony MPK SA w Krakowie na facebooku. Maile można było wysyłać do końca marca.

Marek Gancarczyk

Odpowiedź przysłana do MPK SA przez zwycięzcę konkursu Mateusza Kucharskiego:

Witam!

A zaczęło się to, gdy sfrustrowany zachowaniem kierowcy (linii którą na co dzień jeżdżę) wracałem w ulewny dzień do domu i odczułem obywatelski obowiązek kulturalnego pojechania publicznie po kierowcy, który notabene pewnie zrobiłby to samo o mnie, gdyby tylko znalazł mój fanpage. Co pomyślałem tak stwierdziłem, że zrobię. Wróciłem do domu, odpałem laptopa i nerwowo czekałem aż nastąpi moment publicznego oplucia mojego celu. Aby to jednak mogło nastąpić, należało zostać „Fanem”!. Po wykonaniu internetowej procedury, niezbędnej do dodawania komentarzy, nie wiedząc, czemu zacząłem czytać posty umieszczone na tablicy. W trakcie wczytywania się w kolejne pozbawione namietności, czy jakiegokolwiek skruchy za awarie, spóźnienia czy kto wie, co jeszcze, z którymi MPK ma tyle wspólnego, co ja z baletem (A nie mam nic!), pojawiał się coraz to większy uśmiech na twarzy i zdając sobie sprawę, że to całkiem wartościowy pod względem informacji, które ułatwiają podróż po Krakowie fanpage, a i często prowadzony z humorem. I to chyba właśnie wtedy, z czystym sumieniem, można było kliknąć lubić to! :)

Odpowiedzi wyróżnione:

Anna Wójcik:

Moja historia jest nietypowa. Bardzo nietypowa. Niektórzy uznają mnie za „nienormalną”, ale potem często i tak zwracają się do mnie o radę.

Jak zostałam fanką... strony MPK SA w Krakowie, ale i samej Miejskiej Komunikacji.

Serdecznie zapraszam do dalszej części listu.

Wszystko zaczęło się od pobytu w 1.wszej klasie gimnazjum, gdy to na technikę mieliśmy przygotować prezentacje na różne „techniczne” tematy. Ja wybrałam temat: „odkurzacz”, a moja koleżanka- „komunikację miejską”. Swoją robotę zrobiłam, a potem ona zwróciła się do mnie z prośbą, czy bym nie chciała jej zrobić prezentacji, bo nie ma czasu, ale się odwdzięczy. I, owszem, odwdzięczyła się.

I zaczęłam...

Prezentacja była jedną z najlepszych w klasie, skromnie mówiąc, ale właśnie podczas jej tworzenia, zajrzałam na chyba wszystkie ówczesne Wasze fora, strony, zdjęcia, filmy, reportaże, wywiady itp. Stało się. Temat ten mnie niezmiernie zainteresował: jaki model autobusu jeździ po jakiej trasie, w ogóle- jakie i ile jest tras w Krakowie i w aglomeracji, jak się nazywają poszczególne wehikuły. Sama ta wiedza doprowadziła mnie niejednokrotnie na Waszą stronę i uczenie się tras różnych linii... Może to trochę dziwaczne, ale dzięki temu jestem w stanie pomóc ludziom, gdy pytają się, gdzie co jedzie. Albo, czy właśnie jedzie tam, gdzie by tego chcieli.

Od pierwszej klasy gimnazjum do teraz niewiele się zmieniło. No, może prócz tego, że czasu na takie oględziny mam coraz mniej. Ale wciąż wiodę prym jeśli chodzi o to, co gdzie jeździ, co ile, czym. Siedząc w gimnazjum, które mieściło się w kamienicy obok ulicy Czarnowiejskiej, umiałam po samych odgłosach hamowania, lub kół, powiedzieć, co czym jedzie i w którą stronę.

Dziś, w liceum, nie mam możliwości prowadzenia tak dokładnych spostrzeżeń, ale znam niemal na pamięć rozkład swoich tramwajów i autobusów.

Co nieco to dziwne, wiem. Gdyby nie zwykły projekt do szkoły, nigdy bym się pewnie nie dowiedziała, jak ciekawa i jak „fair” jest komunikacja w Krakowie.

Od tych lat, wiele się zmieniło, i na lepsze, i na gorsze.

Na przykład, linia 12 została najpierw zawieszona, potem zmieniona.

Linia 103 podobnie, ale wciąż nie jeździ (swoją drogą: wróci kiedykolwiek...?)

Jest więcej niskopodłogowych tramwajów i autobusów.

Ale i obsługa jest inna, miłsza. Gratuluję postępów, a trzeba wiedzieć państwu, że śledzę poczynania i jestem na bieżąco!

Pozdrawiam serdecznie wszystkich pracujących, a szczególnie tych kierowców, którzy są mili dla pasażerów.

PS: Jeśli ta opowieść wyda się Państwu nieprawdopodobna- zaświadczam, że jest w 100% prawdziwa. Nie podobnam kłamać, czy zmyślać.

Małgorzata Chmielewska:

Dlaczego Lubię Fanpag'a MPK?

Kiedy wchodzę na Fejsika,
to w mig widzę statusika,
tu kierowca źle parkuje,
to znów szyna wyskakuje,
jednak mi się nie zdarzyło,
żeby w MPK nie miło było.
Zawsze mili pracownicy,
i mistrzowie kierownicy.
Miło, czysto i na czas
MPK Kraków lube Was:)

Joanna i Paweł Gozdek

Szanowni Państwo,

Nie będę ukrywał, iż do zostania fanem MPK Kraków na facebooku zachęcił mnie mój 2,5-letni syn. Jednym z pierwszych słów, jakie wypowiedzianych pełen zachwytu było „O APOLOT”. Po paru dniach spacerów po mieście, udało nam się ustalić, że za tym pojęciem kryje się autobus. Po jakimś czasie nasz syn uświadomił sobie, że istnieją dwa rodzaje apolotów: żółty i niebieski. Każdą

wolną chwilę spędzaliśmy na głębokiej kontemplacji Państwa pojazdów, poruszających się po krakowskich drogach.

Mój maluch najbardziej upodobał sobie żółty apolot linii 152. Z czasem odkrył, że posiada on „ gumę”, a więc jest przegubowy. Przy zamykaniu i otwieraniu „drzwiczek zapala się czejone światełko” i pojawia się „pik pik” oraz, co bardzo istotne „ pan mówi przystanki”. Historia MPK od prawie roku wpisuje w losy naszej rodziny. W domu pojawiły się zabawkowe odzwierciedlenia rzeczywistości. Pierwszy model nie wytrzymał mechanicznych nacisków 1,5 letniej rączki i został zajechany. W oplakany

stanie trafił na złom :-). Następnie pojawił się czerwony model przegubowy, który nadal stacjonuje w naszej pokojowej zajezdni. Jednak nadal najwięcej emocji budził żółty apolot. Po długich poszukiwaniach udało się spełnić marzenie dziecka. Ponieważ synkowi zależało na otwieranych drzwiczkach, jego żółty apolot posiada mechanizm umożliwiający wsiadanie i wysiadanie pasażerów.

Jedną z naszych ulubionych rozrywek stały się podróże autobusami (dobrze, że mamy bilet miesięczny, bo w przeciwnym razie budżet domowy niewytrzymałby pasji syna :-). Wybierając się w podróż dziecka zawsze dopytuje się, jakim apolotem pojedzie?

Jeżeli otrzymaliby od Państwa miniaturę autobusu, którym z taką radością podróżuje, z pewnością byłby przeszczęśliwy. Niezależnie od werdyktu Jury, pamiętajcie Państwo, że na terenie Krakowa mieszka dwulatek, który pała wielką miłością do MPK i każdego dnia z radością wsiada do apolota, aby przejechać choćby kilka przystanków.

Karolina Filipowska

Godzina 16 i sekundy - złapać tramwaj z Małego Płaszowa. Wsiąść na przystanku Kuklińskiego, pobiec pod estakadą i przestępując z nogi na nogę niecierpliwie czekać na 174, 178, 108 - cokolwiek, co podwiezie do Powstańców Wielkopolskich ; ewentualnie, ocena aktualnych korków i wybór wycieczki pieszej. Ale jeśli pojawi się szczęśliwie transport - wsiąść i biec na tramwaj - przeczekać zazwyczaj kilka na Kurdwanów (pech :)) i wreszcie - Bieżanów Nowy! Przystanek: Teligi. Szalony bieg i ... uff, przedszkole, mój Synek, udało się! Jeszcze kilka minut do zamknięcia...

W takiej sytuacji internet i bieżące wiadomości o utrudnieniach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej na stronie MPK na Facebooku, pozwalające na wybór dróg alternatywnych :P ratują, jeśli nie moje życie, to sporą ilość komórek nerwowych...

PIŁKARSKI MARATON PRACOWNIKÓW MPK



Miłośnicy piłki nożnej w naszym przedsiębiorstwie nie mają chwili wytchnienia. Po rozegraniu dwóch kolejek wiosennej rundy ligi MPK w sobotę 12.05.2012 rozgrywali „piłkarski maraton”.

Tak można określić V turniej im. Piotra Pruchnickiego, który odbył się tym razem na obiektach K.S. Płaszowianka. Z racji jubileuszu organizatorzy zaprosili do udziału aż 10 drużyn, w tym debiutujących w turnieju Stację Obsługi i remontów (TR) oraz ekipę z Wieliczki „Leśny Partyzant”. Drużyny drogą losowania podzielone zostały na dwie grupy i mecze rozgrywane były równolegle na dwóch połowach boiska. Tylko w taki sposób można było rozegrać jednodniowy turniej z udziałem aż 10 drużyn. Między innymi z powodu boiska rozgrywki przeniesione zostały na gościnne obiekty K.S. Płaszowianka.

W grupie A rywalizacja o dwa czołowe miejsca dające prawo gry w półfinale toczyła się do ostatnich meczów pomiędzy trzema drużynami. Sytuacja w tej grupie zmieniła się po każdym meczu. Jako pierwsi udział w półfina-

le zapewnili sobie zawodnicy Stacji Obsługi i Remontów, a faworyzowana drużyna PKP przegrywając z Leśnym Partyzantem zamiast na drugim ukończyła zmagania grupowe dopiero na czwartym miejscu. Drugie premiowane awansem do półfinału miejsce zajęli kierowcy z Płaszowa gromiąc w ostatnim meczu zmęczonych Kontrolerów.

Patrząc na tabelę grupy B nasuwa się stwierdzenie, że rozgrywki tej grupy zdominowały dwie drużyny: NSZZ Kierowcy i Przyjaciele oraz Zajezdnia Wola Duchacka. Nic bardziej mylnego – mecze tej grupy były bardzo wyrównane, prawie w każdym meczu wynik był sprawą otwartą do samego końca. Zdecydowany faworyt tej grupy – Wola Duchacka, z dużym mozołem gromadził punkty dopiero w ostatnim meczu grupowym odnosząc przekonujące zwycięstwo.

Do ostatnich meczów grupowych aura sprzyjała uczestnikom turnieju i licznie zgromadzonym kibicom. Niestety potem nastąpiła radykalna zmiana pogody.

Mecze półfinałowe toczyły się już przy mocnych opadach deszczu i przenikliwym zimnie i może dlatego były bardzo zacięte i walka trwała do końca – minimalnie lep-



si okazali się kierowcy z Woli Duchackiej pokonując TR. W drugim półfinale potrzebny był konkurs rzutów karnych do wyłonienia zwycięzcy, którym okazali się kierowcy z Płaszowa.

Pogoda była tak niesprzyjająca, że nie odbyły się mecze o miejsca 9 i 7, a kolejność drużyn ustalona została na podstawie dorobku grupowego. Bardzo zacięty mecz stoczyli motorniczowie z Zajeźdźni Podgórze walcząc z Leśnym Partyzantem o V miejsce. Pokonani zostali dopiero po serii rzutów karnych.

W meczu o trzecie miejsce załamani Związkowcy gładko przegrali z TR, a finał po raz kolejny, choć nie bez trudu, grając w osłabieniu, wygrali kierowcy z Woli Duchackiej.

Ceremonia wręczenia nagród z udziałem Juliana Pilszcza, Prezesa MPK oraz Pani Teresy Pruchnickiej – mamy Piotra i Agnieszki Pruchnickiej – żony odbyła się w klubowej sali gimnastycznej. Zabierając głos Pani Teresa pogratulowała wszystkim uczestnikom, zwycięzcom i pokonanym, wytrwałości i samozaparcia.

Podsumowując V turniej trzeba przyznać, że o wiele ciekawszy przebieg ma rywalizacja w tej formule, zawodnicy nieustannie są pochłonięci meczami, nie ma dużych przestojów, mecze są ciekawsze, a nie brakuje również niespodzianek. Za taką niewątpliwie trzeba uznać dopiero VII miejsce Kolejarzy i IX Zajeźdźni Bięczyce.

Nikom, także i w tegorocznym turnieju, nie udało się złamać monopolu kierowców z Woli Duchackiej na wygrywanie turnieju. Aby wygrać musieli rozegrać aż 6 meczów, tak jak cała pierwsza czwórka, i trzeba przyznać, że jest to prawdziwy „piłkarski maraton”.

Turniej cieszy się stale rosnącym zainteresowaniem w przedsiębiorstwie i poza nim, rośnie liczba drużyn zgłaszających chęć udziału. Spełniają się marzenia patrona turnieju – Piotra Pruchnickiego, aby jak największą ilość pracowników MPK, i nie tylko, zarazić czynnym uprawianiem sportu, aby aktywnie wypoczywać po trudach odpowiedzialnej pracy.

Janusz Więckowski

WOLA DUCHACKA ZWYCIĘŻYŁA W LIDZE MPK

Kierowcy z zajezdni autobusowej Wola Duchacka zostali zwycięzcami Ligi MPK SA. W ostatnim meczu pokonali kierowców z zajezdni w Bieńczycach 12:6 i z dorobkiem 39 punktów zajęli pierwsze miejsce. Warto podkreślić, że kierowcy z Woli Duchackiej przegrali tylko jeden mecz w trakcie trwania Ligi MPK. Niespodziewanie ulegli 2:5 motorniczym z Nowej Huty. Drugie miejsce w Lidze MPK zajęli kierowcy z Płaszowa z 28 punktami a trzecie pracownicy Stacji Obsługi i Remontów (TR), którzy zgromadzili tyle samo punktów. Podczas uroczystego zakończenia rozgrywek trzy najlepsze drużyny otrzymały puchary, które w imieniu zarządu MPK SA wręczył Mariusz Szałkowski, dyrektor ds. przewozów. Nagrody otrzymał także najlepszy strzelec Ligi MPK, którym został Paweł Walasek, kierowca z Woli Duchackiej, zdobywca 30 bramek. Najlepszym bramkarzem, został wybrany Roman Cebula z tej samej drużyny.

Marek Gancarczyk

WYNIKI OSTATNIEJ KOLEJKI LIGI MPK:
 WOLA DUCHACKA - BIEŃCZYCE 12-6
 NOWA HUTA - PŁASZÓW 2-7
 TR - PODGÓRZE 3-1
 KONTROLERZY - SOA WOLA DUCHACKA 6-4

TABELA KOŃCOWA ROZGRYWEK

1. WOLA D.	14	39	13-0-1	80-21
2. PŁASZÓW	14	28	9-1-4	49-31
3. TR	14	28	9-1-4	50-31
4. BIEŃCZYCE	14	22	7-1-6	52-46
5. PODGÓRZE	14	22	7-1-6	34-29
6. NOWA HUTA	14	13	4-1-9	36-71
7. KONTROLERZY 14	9	3-0-12	38-88	
8. SOA WOLA D.	4	4	1-1-11	24-64



PIŁKARSKI TURNIEJ DLA MARCELKA



Marcelek, główny bohater turnieju

**W sobotę 12 maja 2012 roku na boisku Pa-
sternika Ochojno w Podstolicach został
rozegrany charytatywny mecz dla dwulet-
niego Marcelka ciężko chorego na serce. Za-
grało w nim sześć drużyn: MPK SA w Kra-
kowie, PROXIMA ZABRZE, TELEWIZJA
KRAKÓW, BUSINESS LIGA, OSP MOGI-
LANY(Buków) oraz FPH ADIMED. Druży-
ny zostały podzielone na dwie grupy.**



*Przedstawiciel drużyny MPK najpierw odebrał puchar
za zajęcie pierwszego miejsca ...*

Pierwszy mecz turnieju został rozegrany między MPK Kraków a Telewizją Kraków i zakończył się zwycięstwem 2:0 dla MPK. Dzięki kolejnemu zwycięstwu z drużyną Proxima MPK SA zajęło pierwsze miejsce w swojej grupie i zagrało w finale z drużyną FPH Adimet.

W regulaminowym czasie gry nie doszło do rozstrzygnięcia tej rywalizacji. Mecz zakończył się remisem 0:0. W rzutach karnych lepsi okazali się pracownicy MPK SA, którzy wygrali 8 do 7.

Jednak to nie MPK SA było prawdziwym zwycięzcą, ale Marcelek. Podczas charytatywnego meczu udało się zebrać dla niego 15 tys. zł.

Pieniądże były potrzebne na specjalistyczną operację w Monachium.

Grzegorz Trąbka



... a następnie przekazał go Marcelkowi

ZAWODY SPORTOWO-POŻARNICZE W MPK

W dniu 25 maja 2012 roku na obiekcie Dębnickiego Towarzystwa Sportowego TRAMWAJ przy ulicy Praskiej w Krakowie odbyły się wiosenne zawody sportowo-pożarnicze. Tym razem ćwiczenia obejmowały dwie konkurencje sztafetę i bojówkę. W zawodach uczestniczyło 6 sekcji reprezentujących wszystkie Stacje Obsługi Autobusów i Tramwajów w MPK SA.

W trakcie ćwiczeń minutą ciszy uczczono pamięć zmarłego w kwietniu 2012 roku Leszka Kowalczyka zasłużonego długoletniego członka Zarządu i Przewodniczącego Komisji Rewizyjnej Oddziału Powiatowego ZOSP Kraków Grodzki oraz członka Zarządu naszej Zakładowej Straży Pożarnej. Druh Leszek Kowalczyk był z nami na każdych ćwiczeniach sportowo-pożarniczych a swoimi umiejętnościami jako „złota rączka” osobiście naprawiał motopompy.

Przy pięknej słonecznej pogodzie rozegrano zaplanowane konkurencje a uzyskane łączne czasy dały tym razem zwycięstwo sekcji ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, drugie miejsce przypadło sekcji ze Stacji Obsługi

Tramwajów Nowa Huta a trzecie sekcji ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Okolicznościowe puchary i dyplomy podsumowując ćwiczenia wręczył druhom Dyrektor ds. Przewozów MPK S.A. Mariusz Szalkowski oraz Prezes Zarządu Oddziału Powiatowego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Kraków Grodzki druh Wojciech Ruśniak. Okolicznościowe Puchary i nagrody dla zwycięzców ufundował Prezes Zarządu MPK S.,A. w Krakowie. Swoje upominki i gratulacje złożyli również przedstawiciele Związków Zawodowych: Solidarność , Solidarność 80 oraz Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Słowa podziękowania należą się także sędziom zawodów tym razem w tej roli wystąpili nasi sąsiedzi z Państwowej Straży Pożarnej z Jednostki Ratowniczo Gaśniczej nr 2 z ulicy Rzemieślniczej.

Sprawną organizacją zawodów była zasługą druhów z Podgórze oraz Woli Duchackiej którzy przygotowali teren i sprzęt do rozegrania poszczególnych konkurencji. Tradycyjnie zwycięska ekipa z Podgórze będzie nas reprezentować na gminnych zawodach OSP które odbędą się w tym roku 26.08.2012 w Wolicy.

Władysław Żmuda





RAFAŁ ŚWIERCZYŃSKI NOWYM WICEPREZESEM MPK SA W KRAKOWIE

W dniu 5 czerwca na stanowisku dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych rozpoczął pracę Rafał Świerczyński.

Dotychczasowe doświadczenie zawodowe zdobywał w instytucjach finansowych, przede wszystkim w Banku BPH i Alior Bank. Uczestnik wielu projektów i programów projektowych, w tym jako menadżer zarządzający projektami inwestycyjnymi, optymalizacyjnymi oraz kapitałowymi. Odpowiedzialny za projekty strategiczno-rozwojowe oraz nadzór kontrolingowy i budżetowanie jednostek wykonawczych. Posiada licencję maklera papierów

wartościowych oraz licencję doradcy inwestycyjnego. Koordynator kilku nowych emisji akcji na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie oraz współuczestnik kilkunastu konsorcjów sprzedaży akcji. Ponadto współautor pierwszej zagranicznej emisji papierów wartościowych w Polsce na rynku publicznym.

Z wykształcenia ekonomista o specjalności bankowość i finanse (Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie). W 2004 roku uzyskał doktorat z zakresu zarządzania w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Prowadzi także wykłady z zakresu rynku finansowego. Prywatnie miłośnik gór, wędkarstwa, koszykówki. Żonaty, 2 córki i 3 synów.

red.

ZBIGNIEW PALENICA PRZESTAŁ BYĆ CZOŁONKIEM ZARZĄDU MPK SA

Każdy z nas rozumie jak ważne jest podejmowanie nowych wyzwań w karierze zawodowej i wytyczanie sobie kolejnych celów, ale wraz z przejściem pana Zbigniewa Palenicy do innej firmy, mamy świadomość ile traci nasze przedsiębiorstwo.

Zbigniew Palenica pracę w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie rozpoczął siedemnaście lat temu, w grudniu 1995 roku, na stanowisku Asystenta Prezesa Zarządu. W 2003 roku został powołany na stanowisko Członka Zarządu MPK S.A. w Krakowie, Dyrektora ds. Finansowych i Rozwoju. Następnie w 2006 roku, w wyniku zwycięstwa w przeprowadzonym konkursie, objął stanowisko Wiceprezesa Zarządu, Dyrektora ds. Ekonomiczno-Finansowych.

Wysoki poziom kompetencji i wiedzy oraz doświadczenie dyrektora Palenicy w dziedzinie zarządzania systemami transportowymi i finansowania inwestycji z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej przyniosły naszej Spółce wiele wymiernych korzyści oraz przyczyniły się do uzyskania pozycji wiodącego i wzorcowego przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Polsce.

Nie sposób przecenić Jego roli w realizowaniu inwestycji prowadzonych przez MPK S.A. w Krakowie z udziałem środków unijnych. Sukcesy w realizacji, pod Jego kierownictwem, projektów takich jak „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I i etap II”, „Krakowska Karta Miejska” czy „Civitas Caravel”, których efekty są cenne nie tylko dla Spółki, ale także dla Miasta, były możliwe dzięki sprawnemu zarządzaniu, w którym istotne znaczenie obok aspektów ekonomicznych, miało Jego zaufanie do współpracowników, budowanie odpowiedniej atmosfery i zrozumienia oraz wspólne rozwiązywanie problemów w dążeniu do osiągnięcia przyjętych celów. Przy tym należałoby również podkreślić znaczący udział dyrektora Palenicy w pozyskiwaniu kredytów z prestiżowych banków światowych, pozwalających na szerokie inwestowanie w unowocześnianie taboru i infrastruktury.

Jego wiedza i osobiste zaangażowanie w rozwój i doskonalenie transportu publicznego zostały również zauważone i docenione w środowisku międzynarodowym.

W 2010 roku, został wybrany przewodniczącym Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego, ogólnosiwiatowej organizacji zrzeszającej ponad 3,8 tys. podmiotów działających w sektorze transportu zbiorowego, w tym operatorów, władze publiczne, instytuty badawcze, a także podmioty gospodarcze. Byliśmy wtedy dumni i czuli-



śmy, że część splendoru spływa na nasze przedsiębiorstwo. Jednocześnie stało się to dla nas zobowiązaniem do kontynuowania obranej strategii poszukiwania dobrych praktyk w dojrzałych systemach transportowych oraz umiejętnego wykorzystywania funduszy europejskich dla rozwoju krakowskiej komunikacji miejskiej.

Za wieloletnie zasługi nie tylko dla rozwoju naszej firmy, ale przede wszystkim komunikacji miejskiej, został uhonorowany wieloma odznaczeniami. W 2005 roku otrzymał odznakę „Zasłużony dla MPK w Krakowie”. Z kolei w 2008 roku Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej przyznała mu tytuł i odznakę „Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej”.

Za jego nieoceniony wkład i zaangażowanie dla rozwoju komunikacji miejskiej oraz Miasta Krakowa w roku 2010 Prezydent Miasta Krakowa wręczył mu odznakę „Honoris Gratia”.

Sukcesy jakie udało mu się osiągnąć zawdzięcza również swojej postawie szanowanego lidera grupy osób, której przewodzi, a także poważnego negocjatora. Niewątpliwie dzięki Jego operatywności udało nam się przetrwać najtrudniejsze chwile.

Życząc sukcesów w realizacji nowych planów zawodowych, mamy nadzieję, że nadal pozostaniemy w kręgu Jego bliskich przyjaciół. Mając w pamięci wspólne doświadczenia liczymy, że pomimo podjętych innych wyzwań, uda nam się jeszcze niejednokrotnie zrealizować kolejne pomysły i zadania.

Maria Naprawska, Ewelina Wojsa

WALDEMAR MROCZEK – ZASŁUŻONY PRACOWNIK MPK



Kiedy w 1967 r. rozpoczął pracę w MPK zapewne nie przewidywał, że zwiąże się z naszą Firmą na blisko 45 lat. Główny Specjalista ds. Strategii Taborowej Pan Waldemar Mroczek początkowo pracował jako monter samochodowy, referent ds. technicznych, a potem kierowca autobusu.

Nabyte w ten sposób doświadczenie praktyczne i wiedzę fachową wykorzystywał podczas pracy w Ośrodku Szkolenia Zawodowego MPK. Kierując Ośrodkiem przez 8 lat współpracował z Instytutem Motoryzacji, efektem czego było opracowanie i wykonanie pierwszych w kraju pomocy dydaktycznych i modeli do poznawania funkcjonowania autobusów i symulacji awarii. Dzięki Jego zaangażowaniu zaczęto stosować w procesie nauczania prowadzących pojazdy telewizję przemysłową oraz nowoczesne metody dydaktyczne. Jako przewodniczący komisji ds. szkolenia zawodowego przy Zrzeszeniu Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej oraz członek w zespole ekspertów ds. komunikacji zbiorowej pod przewodnictwem prof. Jana Podoskiego współtworzył raport o stanie komunikacji zbiorowej dla Ministerstwa Komunikacji. W tym okresie podnosił również własne kwalifikacje kończąc studia prawnicze na Uniwersytecie Jagiellońskim, a także studia podyplomowe na Politechnice Krakowskiej.

W latach 1991 r.- 2000 r. był kierownikiem Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka, a przez następne 10 lat kierował Stacją Obsługi Autobusów Płaszów, wykorzystując na tych stanowiskach swoją popartą długoletnim doświadczeniem fachową wiedzę oraz zdolności organizacyjne. Na wykonywaną przez niego pracę wpływ miały także jego nieprzeciętne zdolności interpersonalne, wysoka kultura osobista oraz pełne zaangażowanie w funkcjonowanie Firmy. Uhonorowaniem wieloletnich zasług dla krakowskiej komunikacji miejskiej było przyznanie przez Prezydenta Miasta Krakowa Panu Waldemarowi Mroczkowi w 2010 r. odznaki „Honoris Gratia”, a wyjątkowa sumienność i zaangażowanie w wykonywanie zadań przyniosła też nagrodę za służbę na rzecz Państwa – przyznany w tym samym roku Złoty Medal Za Długoletnią Służbę.

Ze wspomnień bliskich współpracowników wylania się portret człowieka z wieloma zainteresowaniami, pochłoniętego poznawaniem świata, pasjonata astronomii, obserwatora ciekawego nocnego nieba. Z wielu podróży przywoził znajomość odmiennych kultur, a z pobytu na Syberii nawet znajomość trzech tamtejszych dialektów. Za to – jak wspominają koledzy z pracy - zabrakło trochę serca do nauki języka angielskiego, była natomiast duża wytrwałość noszenia podręcznika do jego nauki.

Sz szczególnie bliskim współpracownikom będzie brakować „Dziekana” - jak żartobliwie nazywali Pana Waldemara Mroczka z powodu talentu do pięknego przemawiania i krasomówczych zdolności.

Katarzyna Sadowska

ZMIANY W CENACH I TARYFIE BILETOWEJ W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W marcu i kwietniu 2012 r. Rada Miasta Krakowa uchwaliła podwyżkę opłat i nowelizację przepisów taryfowych w komunikacji miejskiej.

Zmiany w Uchwale nr XXI/231/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych oraz przepisów taryfowych w komunikacji miejskiej realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, zostały wprowadzone uchwałami Rady Miasta – nr XXXIX/513/12 z dnia 7 marca 2012 r. oraz nr XLIII/570/12 z dnia 25 kwietnia 2012 r.

Najistotniejsze z nich obejmują:

- 1) Podwyższenie cen niektórych rodzajów biletów, w tym:
 - podstawowego biletu jednorazowego (lub czasowego 30-minutowego) normalnego do 3,20 zł, a ulgowego 1,60 zł,
 - biletu 60 minutowego do 4,00 zł (ulgowy 2,00 zł)
- 2) Wprowadzenie nowego rodzaju biletu – bilet dwuprzejazdowy dwukrotnego kasowania na okaziciela, uprawniający jedną osobę do dwukrotnego przejazdu linią dzienną lub nocną, ważny w strefach biletowych I (6,00 zł normalny i 3 zł ulgowy) lub I i II (6,40 zł normalny i 3,20 zł ulgowy)
- 3) Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów tracą z dniem 31 sierpnia 2012 r. rodziny pracowników MPK S.A. oraz emeryci i renciści MPK
- 4) Wzrastają opłaty dodatkowe:
 - za przejazd pasażera bez ważnego biletu bądź dokumentu uprawniającego do przejazdu bezpłatnego - do 240 zł; (opłata zostanie obniżona o 50%, jeśli zostanie uiszczona u kontrolującego lub najdalej w ciągu 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty),
 - za przejazd pasażera bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do przejazdu ulgowego lub naruszenie przepisów o przewozie rzeczy i zwierząt - do 150 zł (opłata zostanie obniżona o 30%, jeśli zostanie uiszczona u kontrolującego lub najdalej w ciągu 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty)



- za spowodowanie zatrzymania lub zmiany trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny - do 500 zł.
- 5) W przypadku sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej złagodzone rygor posiadania „wyłącznie” odliczonej kwoty – przy jednoczesnym zrównaniu ceny do pełnych złotych powinno to uprościć obu stronom czynności przy tej formie nabycia biletów.
 - 6) Dodano pasażerowi posiadającemu ważny bilet czasowy 15, 30, 60 lub 90-minutowy prawo kontynuowania przejazdu na podstawie tego samego biletu innymi pojazdami w czasie wydłużonym o 15 minut, w przypadku, gdy z przyczyny awarii pojazdu lub uszkodzenia infrastruktury transportowej, wystąpi brak możliwości kontynuowania podróży lub konieczność kontynuowania podróży wydłużoną trasą objazdową.

Maria Naprawska

KRAKOWIANIE PRZESIADAJĄ SIĘ DO TRAMWAJU

Wysokie ceny paliwa sprawiają, że coraz więcej krakowian zostawia samochód i wybiera komunikację miejską. Jak wynika z ankiety przeprowadzonej przez ING, ceny paliw skutecznie zmieniają nawyki kierowców. Ze względu na rosnące cen paliw wiele osób zaczęło się zastanawiać ile kosztuje jeżdżenie samochodem. Z ankiety wynika, że korzystanie z auta w okresie ostatnich 12 miesięcy ograniczył co drugi kierowca.



Okazuje się, że dla części jeżdżenie autem np. do pracy może już być mniej atrakcyjne niż jazda transportem publicznym, nawet jeśli do rachunku włączymy komfort i czas podróży. Średnio na przesiadkę do komunikacji miejskiej zdecydowało się 6% kierowców jeżdżących prywatnymi samochodami. Da się jednak zauważyć, duże różnicowanie między miastami, które zostały przeba-

dane - najwyższy odsetek osób, które z powodu cen paliw przesiadły się do transportu publicznego był w Warszawie, gdzie wyniósł aż 15%, oraz Krakowie (13%). Dla porównania w Szczecinie i Katowicach na taki ruch zdecydowało się 5% kierowców. Łódź i Wrocław osiągnęły 7-8% a Trójmiasto 11%.

Marek Gancarczyk

CERTYFIKAT ISO PO RAZ CZWARTY

Po kolejnych trzech latach ważności certyfikatu ISO wydanego Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu SA przez firmę Dekra, przyszła pora na ponowne poddanie się ocenie.

Tym razem certyfikację przeprowadzał zespół audytowy firmy Bureau Veritas Polska z siedzibą w Warszawie. Firma Bureau Veritas Polska to firma francuska mająca siedem oddziałów w Polsce i działająca w 177 państwach na całym świecie.

Istotą auditu jest określenie czy prowadzone przez organizację działania są zgodne z zaplanowanymi ustaleniami i czy ustalenia realizują cele i politykę jakości. Audit polega na przeprowadzaniu wywiadów z kierownictwem i personelem organizacji, badaniu dokumentów i zapisów na zgodność z wymaganiami jakościowymi i środowiskowymi norm ISO 9001 i ISO14001 oraz na oglądzie i ocenie czystości, porządku i ładu w przestrzeni działalności warsztatowo-operacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem gospodarowania odpadami.

Badanie certyfikacyjne odbyło się w dniach 20 do 22 czerwca 2012 roku. Badanie audytowe prowadzone było z Zarządem Spółki, Dyrektorami i we wszystkich komórkach orga-

nizacyjnych.

Podczas spotkania zamykającego, podsumowując wyniki badania, audytorzy podkreślili bardzo pozytywną ocenę prowadzonej dokumentacji, szczegółowość i wnikliwość monitorowania procesów. Zwrócili także uwagę na dynamiczną odnowę taboru Spółki co wprost nawiązuje do zapisów Polityki Jakości i Zarządzania Środowiskiem, gdzie mowa jest o zmniejszeniu niekorzystnego oddziaływania środowiskowego i przystosowaniu taboru do wymagań osób niepełnosprawnych. Przestrzenie warsztatowe, gdy idzie o ład, porządek i czystość audytorzy ocenili jako dotąd w swej praktyce nie mające równie pozytywnego przykładu. Odnotowane także zostały dwie strony słabe wymagające działań korygujących tj. niewystarczającego nadzoru nad kartami charakterystyki substancji chemicznych a także niewystarczającego przestrzegania wymagań wynikających z faktu zidentyfikowania na terenie Spółki stref zagrożonych wybuchem.

Certyfikaty, po zakończeniu przez Bureau Veritas postępowania zatwierdzającego raport z auditu, zostaną nam przesłane do końca lipca 2012 roku.

Krzysztof Gądek

KAŻDY RODZAJ BILETU OKRESOWEGO MOŻNA KUPIĆ PRZEZ INTERNET



Pasażerowie krakowskiej komunikacji mogą już kupić przez Internet każdy rodzaj biletu okresowego. Nie wychodząc z domu można więc zapłacić za bilet ważny co najmniej przez miesiąc (normalny i ulgowy) zarówno na jedną linię jak i na całą sieć. Takiej możliwości do tej pory nie było. Przypomnijmy, że po wprowadzeniu pilotażowego systemu umożliwiającego zakup biletu przez Internet w połowie stycznia, pasażerowie mogli zapłacić w ten sposób tylko za bilety ważne przez okres dwóch miesięcy i dłużej. Teraz takich ograniczeń już nie ma.

Warto podkreślić, że wprowadzenie pilotażowego systemu eBilet przeznaczonych do zakupu biletów komunikacji miejskiej przez Internet miało na celu nie tylko ułatwienie krakowianom nabycia biletów okresowych. Chodziło także o jeszcze większe bezpieczeństwo przy zakupie biletów. Transakcja jest bowiem bezgotówkowa, a przelew o każdej porze dnia i nocy można zrobić z komputera w domu. Aby bilet był ważny trzeba jeszcze tylko internetowy zakup „załadować” w jednym z 65 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej i już można korzystać z komunikacji miejskiej.

O tym, że zakup biletów przez Internet staje się coraz popularniej-

szy świadczy liczba transakcji. Do tej pory z tej formy zapłaty skorzystało już prawie 2 tys. pasażerów.

Szczegółowe informacje na temat procedury zakupu biletu i zapisania go na Krakowskiej Karcie Miejskiej znajdują się na stronie <http://ebilet.kkm.krakow.pl>

Dariusz Bojda

INNSBRUCK, HOTTLINGER GASSE – AUTOBUS ZMIĘŚCI SIĘ WSZĘDZIE



Z LISTÓW DO MPK...

Chciałam zgłosić do zarządu informację o godnym naśladowania czynku jednego z motorniczek tramwajów.

W dniu 10 maja 2012 r. na przystanku Witosa o godzinie 23:02, podczas postoju na przystanku, pan prowadzący tramwaj linii nr 7 zauważył jeża, który znajdował się bardzo blisko szyny, tuż przed miejscem zatrzymania się pojazdu. Przejazd tramwaju groził śmiercią zwierzęcia. Pan motorniczy wyszedł z kabiny i poprosił przechodniów o pomoc polegającą na przytrzymaniu jeża na czas przejazdu tramwaju.

Chcę bardzo podziękować Panu motorniczemu za troskę i za reakcję. Jednocześnie piszę na adres zarządu, aby zaznaczyć, że takie zachowania Państwa pracowników są bardzo cennie przez podróżnych.

Katarzyna

BOHATERSCY MOTORNICZOWIE U PREZYDENTA KRAKOWA

W środę, 30 maja Prezydent Krakowa spotkał się z dwójką krakowskich motorniczek, którzy ujęli wandalę niszczącego tramwaje. „To postawa godna szacunku i stawiania jako przykład dla innych” – mówił Jacek Majchrowski.

Przypomnijmy, że dzięki szybkiemu i zdecydowanemu działaniu dwóch krakowskich motorniczek – Jacka Szpila i Piotra Judki - udało się na gorącym uczynku zatrzymać sprawcę dewastacji tramwaju oraz automatu biletowego. Do zdarzenia doszło w czwartek rano, 17 maja. Młody chłopak malował wagon linii nr 19 stojący na przystanku św. Gertrudy. Zauważył to motorniczy tramwaju linii nr 18, nadjeżdżający z przeciwka. Natychmiast zatrzymał tramwaj i pobiegł zatrzymać sprawcę dewastacji. Pomógł mu w tym także motorniczy tramwaju linii nr 10. Razem udało im się zatrzymać graficjarza do przyjazdu policji. Okazało się, że ta sama osoba, która zniszczyła tramwaj, dewastowała także automat biletowy oraz autobus. „Z uznaniem przyjąłem wiadomość o Panów szybkiej reakcji na fakt niszczenia tramwajów. Osobiste podjęcie się ujęcia sprawcy to dowód odwagi. Postawa Panów jest godna szacunku i stawiania jako przykład dla innych” – mówił Jacek Majchrowski podczas spotkania z motorniczymi, Jackiem Szpilem i Piotrem Judką. Przypomnijmy, że to nie jedyny przypadek, kiedy udało się złapać osobę malującą graffiti na tramwajach. Policja bardzo szybko ujęła mężczyznę, który we wtorek, 15 maja zniszczył swoimi malowidłami prawie 40 szyb w czterech wagonach na pętli w Bronowicach Małych. Za ten czyn został mu już postawiony zarzut zniszczenia mienia, za co grozi do pięciu lat więzienia.

Jan Machowski

ODSZEDŁ „PIERWSZY KWESTARZ”

29 marca na Cmentarzu Rakowickim pożegnaliśmy ś.p. Zygmunta Borsuka, długoletniego działacza Koła PCK i Klubu „Honorowych Dawców Krwi” przy MPK SA w Krakowie.

Zygmunt przepracował w MPK blisko 25 lat jako kierowca autobusu komunikacji miejskiej, ostatnio na zajezdni autobusowej w Płaszowie, skąd 21.05.1999r. odszedł na emeryturę.

W 1993 roku był w grupie osób, które z inicjatywy ówczesnego Prezesa Koła PCK i Klubu „HDK” Marka Nawrota zorganizowały pierwszą kwestę charytatywną w specjalnym tramwaju. Zbierano na zakup żywności, odzieży, książek i pomocy szkolnych dla dzieci z Bieszczad.

Odtąd Jego postać na trwałe wrosła w pejzaż Krakowa. Zawsze miły i uśmiechnięty, sympatyczny „Pan z siwymi wąsami” dziękując za wrzuconą do puszkę monetę rozdawał cukierki i inne firmowe upominki MPK lub PCK.

Po kwestach dla dzieci z Bieszczad przyszły kolejne: dla ofiar wojny w Kosowie i trzęsienia ziemi w Turcji oraz w Salwadorze i w Indiach. Dla powodzian z Gdańska i Słupska oraz z Małopolski, w tym dla przyjaciół z MPK w Nowym Sączu. Na rzecz dzieci – ofiar zamachu terrorystycznego w Biesłanie, dla ofiar tsunami w Azji, dla poszkodowanych w wypadku pod Grenoble we Francji, pogorzalców z Kamienia Pomorskiego.

Ponadto w ramach działalności Zarządu Miejskiego PCK organizowane były cykliczne kwesty: „wyprawka dla żaka”, „pomóż nam pomagać” i inne, które wspomagały sieroty, matki samotnie wychowujące dzieci, rodziny wielodzietne, osoby chore, samotne i ubogie.

Zygmunt był szczególnie czuły na niedolę dzieci. Był nie tylko kwestarzem, ale także inicjatorem kwest dla dzieci niewidomych i słabowidzących z Ośrodka przy ul. Tynieckiej, dla dzieci niedosłyszących oraz cierpiących na różne ciężkie choroby.

Jego wielkie, dobre serce było dla wszystkich potrzebujących pomocy.

W 2010r. przeżył dwie wielkie osobiste tragedie i właśnie to serce zaczęło nie wytrzymywać. Na początku lutego poszedł na operację. Jak żartował „aby zaspawać dziurę w sercu”. Chciał być w pełni sił i aktywnie włączyć się w tegoroczne obchody jubileuszu 50-lecia Klubu. Planował kolejne inicjatywy.

Los jednak chciał inaczej. Działalność Zygmunta to nie tylko kwesty. Przez wiele lat był prezesem Sekcji Klubu



„HDK” PCK na zajezdni w Płaszowie i członkiem Zarządu Klubu.

Od 2005r. pełnił funkcję członka Komisji Rewizyjnej Koła PCK i Klubu „HDK” przy MPK SA w Krakowie.

Przez te lata zorganizował wiele akcji krwiodawstwa, głównie dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin. Pomyślnie też wielu młodych ludzi, głównie z grupy kierowców do honorowego oddawania krwi.

Był organizatorem Festynów Integracyjnych dla załogi MPK w Osieczanach, połączonych z pokazami udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Przez wiele lat był uczestnikiem pocztu sztandarowego MPK SA w Krakowie podczas różnych uroczystości na terenie miasta i Przedsiębiorstwa.

To właśnie ten sztandar wraz ze sztandarami Zarządu Miejskiego PCK w Krakowie i Klubu „HDK” PCK przy MPK SA w Krakowie pochyliły się nad Jego mogiłą w ten mroczny dzień, składając Mu ostatnie pożegnanie.

Będzie nam bardzo brakowało Zygmunta. I choć mówi się, że nie ma ludzi niezastąpionych, to bez Niego będą to już inne kwesty, bez tej specyficznej atmosfery którą wytwarzał.

Jedyny i niepowtarzalny nasz Zygmunt, nasz „Pierwszy kwestarz”.

Władysław Michalski

KALENDARIUM



02.03.2012 Wracający po suto zakrapianej biesiadzie mężczyzna zatoczył się i wpadł pod tramwaj linii 15. Miało to miejsce pod AWF-em w kierunku Cichego Kącika. Jak to często w przypadku nietrzeźwych bywa – alkohol wprawiający ciało w bezwładność zamortyzował skutki zdarzenia. Zgarniacz uratował go przed wpadnięciem pod pierwszy wózek. Po przewiezieniu do szpitala im. Żeromskiego stwierdzono niewielkie otarcia naskórka oraz lekkie stłuczenie głowy.

13.03.2012 W tramwaju linii 3 nietrzeźwy mężczyzna załatwił swoje potrzeby fizjologiczne na podłogę wagonu. Na miejsce wezwano radiowóz policji, którego obsada zaopiekowała się pozbawionym zahamowań pasażerem, a tramwaj zjechał na zajezdnię w celu gruntownego mycia zanieczyszczonego pojazdu.

25.03.2012 O godz. 8:10 pod Teatrem Bagatela kostka brukowa, która wypadła z jedni zablokowała pierwszy wózek w wagonie 2050 jeżdżącym na linii 8. Został wysłany dźwig z zajezdni Podgórze, który podniósł

przód wagonu. Po wyciągnięciu feralnego kawałka bruku tramwaj musiał zjechać na zajezdnię w celu oględzin i oceny ewentualnych uszkodzeń.

4.04.2012 Przy wjeździe na plac Centralny od strony al. Generała Andersa urwało się koło w samochodzie osobowym, co skutecznie zablokowało cały ruch. Właściciel zepsutego pojazdu szybko zorganizował sobie pomoc i zepchnął auto z torowiska na skraj pasa jezdni. Przerwa w ruchu trwała tylko 9 minut.

14.04.2012 Na skrzyżowaniu ul. Batorego i Karmelickiej doszło do zderzenia taksówka oraz dostawka pizzy na skuterze. Niestety zamawiający nie dostał na czas swojego posiłku ponieważ przerwa w kursowaniu tramwajów wyniosła prawie godzinę.

17.04.2012 W godzinach wieczornych, zaraz przed 22:00 na torach na ul. Stradom drzemkę uciął sobie nietrzeźwy mężczyzna. W chwili po wezwaniu na miejsce przyjechała straż miejska, która zaopiekowała się zmęczonym panem. Spanie nie było

długie, ponieważ całe zatrzymanie trwało 11 minut.

23.04.2012 Punktualnie o 15:00 doszło do pożaru motocykla na torowisku na placu Inwalidów. Na miejscu działała straż pożarna, która po ugaszeniu pojazdu usunęła go z torowiska.

28.04.2012 Tego dnia doszło do trzech wybrzuszeń w podobnym okresie czasu: przy Jubilacie (14.15-15.30), na ul. Limanowskiego (14.31-16.03) oraz na ul. Grzegórzeckiej (16.37-16.57)

18.06.2012 O godz. 6:28 otrzymaliśmy zgłoszenie, że po torowisku na ul. Kapelanka maszeruje ... stado kaczek. W celu przepilotowania drobiu w bezpieczne miejsce został wysłany inspektor nadzoru ruchu oraz powiadomione odpowiednie służby miejskie. Kacza rodzina na szczęście w pełni współpracowała i po chwili odblokowała przejazd dla tramwajów.

W drugim kwartale odnotowaliśmy po raz kolejny dużą liczbę zatrzymań z powodu źle zaparkowanych pojazdów na ul. Długiej, Rakowickiej i Zwierzynieckiej. Sytuację poprawiła dopiero nasza kampania prowadzona wspólnie ze Strażą Miejską Miasta Krakowa – „Wystarczy 1 metr”. Za szyby samochodów, na ulicach na których dochodziło do częstych zatrzymań były kolportowane ulotki. Również ZIKiT ze swojej strony uzupełnił oznakowanie pionowe o tabliczki informujące o bliskości torowiska względem miejsc parkingowych.

**Michał Wójtowicz
fot. Krystian Suder**



EURO 2012 W KRAKOWIE

Kibice piłki nożnej w Krakowie bardzo chętnie manifestowali swoje przywiązanie do kadry narodowej. Często można było ich spotkać w tramwajach i autobusach MPK SA.



Mapa Komunikacyjna Krakowa

Cracow Network Maps
Linienetz Krakau



Ważna od / State from / Gültig ab
08.06.2012



- Cała sieć komunikacyjna
- Wszystkie linie na jednej mapie
- Wszystkie przystanki
- Spis linii
- Cennik biletów

za jedyne...



mpkkrakow info:

- internet - <http://www.mpk.krakow.pl>
- facebook - <http://www.facebook.com/mpkkrakow>
- infolinia 24h - (12) 19150

