

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (45) 2012
lipiec – wrzesień



Wszystko co chcielibyście wiedzieć
o nowym tramwaju NGT8

W środku niespodzianka:
Plan komunikacji tramwajowej oraz
komunikacji nocnej obowiązujący
od 17 listopada 2012 roku



facebook.com/mpkkrakow

10 121 osób lubi to — 350 osób to fanów

11 sierpnia 1
ul. Żurka Brzózka 3, 00-0470 Warszawa, Poland
12 254 11 04
Dwa tygodnie otwarcia



Zdjęcia

10.121

Doświadczenia i opinie

Nowa Huja bez
podziemnej trasy
Ujętych z Zarządu
Infrastruktury Komu



Wydarzenia



Mamy ponad 10 000 fanów

Dołącz do nas, bądź na bieżąco

NOWY TRAMWAJ NGT8 JEDZIE DO NOWEJ HUTY!

Pierwsze nowe tramwaje NGT8 wyprodukowane przez firmę Bombardier już od soboty, 6 października kursują na linii nr 14. Linia ta łączy nowohuckie osiedle Mistrzejowice z Bronowicami, przejeżdżając przez al. Pokoju. Muszę się przyznać, że w pierwszym dniu kursowania nowego tramwaju na tej linii postanowiłem sprawdzić, jak reagują pasażerowie widząc nowy, piękny wagon. Spodziewałem się pozytywnych reakcji, ale szczerze muszę przyznać, że zachwyt mieszkańców Mistrzejowic a przede wszystkim osób czekających na przystankach wzdłuż al. Pokoju przerósł moje oczekiwania. Prawie każda osoba wsiadająca do tramwaju chwaliła przede wszystkim niską podłogę, dwa automaty oraz temperaturę jaka panowała wewnątrz. Tak się złożyło, że w sobotę 6 października była piękna pogoda więc w tramwaju działała klimatyzacja. Obserwując wsiadających miałem także wrażenie, że najbardziej zadowoleni byli mieszkający przy al. Pokoju. Nie dziwiło mnie to jednak. Przecież, przez ten długi ciąg tramwajowy nigdy wcześniej tramwaje niskopodłogowe nie kursowały na regularnej linii.

Dwa dni wcześniej podczas oficjalnej prezentacji tramwaju NGT8 jeden z dziennikarzy rozmawiając ze mną porównał ten wagon do pojazdów Formuły 1. Nie zgodziłem się z nim. Opływowy kształt pojazdu, świetnie wyprofilowana szyba z przodu i tyłu wagonu sprawiają, że krakowski tramwaj wygląda raczej jak nowoczesny pociąg szybkiej kolei francuskiej TGV. Szkoda tylko, że w Krakowie będzie jechał z prędkością nie większą niż 70 km na godzinę.

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: NGT8 na linii nr 14 w Nowej Hucie

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:

Nowy tramwaj NGT8 jedzie do Nowej Huty! <i>Marek Gancarczyk</i>	3
„Upiór” w zajezdni, czyli prezentacja nowego tramwaju w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	7
Rozmowa z Julianem Pilszczkiem <i>Marek Gancarczyk</i>	9
Krakowski tramwaj na międzynarodowych targach w Berlinie <i>Marek Gancarczyk</i>	12
Trenowali bezpieczną jazdę komunikacją miejską <i>Marek Gancarczyk</i>	16
Motorniczowie z Krakowa w europejskiej czołówce <i>Marek Gancarczyk</i>	17
Autobus hybrydowy promował ekologiczny transport <i>Marek Gancarczyk</i>	20
50 lat krwiodawstwa w krakowskim MPK SA <i>Tadeusz Walczak, Władysław Michalski</i>	23
Bezpieczny powrót nocnym tramwajem <i>Marek Anioł</i>	25
Wielkie emocje w lidze MPK <i>Janusz Więckowski</i>	27
Nocne tramwaje znów kursują w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	28
Zakończenie remontu torowiska w ul. Limanowskiego i Wielickiej <i>Marek Gancarczyk</i>	28
Przystanki zmieniają nazwę <i>Marek Gancarczyk</i>	28
Komunikacja miejska w Belgradzie <i>Tomasz Czauderna</i>	29
Żółtym tramwajem po Lizbonie <i>Jacek Kołodziej</i>	31
Nowe tramwaje w Częstochowie <i>Piotr Radoliński</i>	32
Wsiąść do autobusu byle jakiego – Linia 204 <i>Jan Adamski</i>	34
Przedstawiciele urzędu miasta z Sofii oglądali krakowskie inwestycje <i>Marek Gancarczyk</i>	35
Przedszkolaki uczyły się korzystać z tramwaju <i>Marek Gancarczyk</i>	36
Michał Stasik – mistrz w rysowaniu krakowskich tramwajów <i>Rafał Wach</i>	38
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	39
Rozmaitości <i>Marek Gancarczyk, Jarosław Sabat, Paweł Musiał, Grzegorz Dyrkacz</i>	41
MPK zamontowało bagażnik w autobusie do Balic <i>Marek Gancarczyk</i>	42



„UPIÓR” W ZAJEZDNI, CZYLI PREZENTACJA NOWEGO TRAMWAJU W KRAKOWIE



W takt dźwięków poruszającej muzyki z utworu „Upiór w operze” został po raz pierwszy w Krakowie oficjalnie zaprezentowany nowy tramwaj NGT8, zakupiony przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

Uroczystość odbyła się w czwartek, 4 października punktualnie o godzinie 12.00 w zabytkowej zajezdni tramwajowej przy ul. Św. Wawrzyńca. Prezentację rozpoczęła Julian Pilszczyk, Prezes MPK SA. O zaletach nowego tramwaju mówił prof. Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa oraz przedstawiciele firm Bombardier Transportation i Vossloh Kiepe GmbH, odpowiedzialnych za produkcję nowoczesnego tramwaju dla Krakowa. Po oficjalnych przemówieniach tramwaj miał swój chrzest. Na rodziców chrzestnych zostali wybrani Tadeusz Trzemieli, wiceprezydent miasta oraz Maria Anna Potocka, dyrektor Muzeum Sztuki Współczesnej. Rodzice chrzestni nie żalowali szampana podczas ceremonii.

Tuż po prezentacji tramwaj przejechał z ul. Św. Wawrzyńca przez ul. Starowiślną na pl. Wszystkich Świętych.

W sobotę, 6 października pięć nowych tramwajów NGT8 zaczęło wozić pasażerów na linii nr 14.

Nowy wagon NGT8 ma prawie 33 metry długości i w porównaniu do obecnie kursujących tramwajów w Krakowie jest o ponad 6 metrów dłuższy. Jednocześnie może w nim podróżować 290 osób, w tym 77 na miejscach siedzących. Tramwaj wyróżnia nowoczesny design zewnętrzny (opływowy kształt) oraz wewnętrzny – m.in.



Na rodziców chrzestnych tramwaju zostali wybrani Tadeusz Trzemieli oraz Maria Anna Potocka



O zaletach nowego tramwaju mówili Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa oraz Julian Pilszczek, prezes MPK SA



PARAMETRY TECHNICZNE:

Długość - 33,8 m

Wysokość – 3,6 m

Szerokość – 2,4 m

Maksymalna prędkość – 80 km/h

Drzwi – podwójne – 5

Drzwi pojedyncze – 1

Cztery silniki asynchroniczne prądu trójfazowego o mocy 105 KW z własnym chłodzeniem

Hamulec szynowy – 8

Maksymalny nacisk osi na szynę - (5 osób/m²) – 7,8 T

System zapobiegający poślizgowi kół podczas zwiększania prędkości

Piasecznice

Liczba miejsc – łącznie 290 w tym miejsc siedzących 77

MPK SA kupiło 24 wagony Bombardiera w ramach unijnego projektu Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II. Dzięki temu większą część kosztów tych tramwajów, prawie 60 proc. pokryła dotacja z unijnych funduszy. Koszt jednego tramwaju to ok. 10 mln zł.

ledowe oświetlenie, układ i wygląd siedzeń. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom została ograniczona ilość drgań emitowanych przez jadący tramwaj - w efekcie spowoduje to mniejsze zużycie torowisk. Jednocześnie budynki, a szczególnie obiekty zabytkowe znajdujące się w pobliżu linii tramwajowych nie będą narażone na uszkodzenia. Specjalne osłony zamontowane na podwoziu będą tłumić hałas.



Tramwaj NGT8 został zaprezentowany przy dźwiękach muzyki „Upiór w Operze”



Wagon NTG8 cechuje nowoczesny design wnętrza...

Wagon posiada klimatyzację, która zdecydowanie poprawi komfort podróży w okresie letnim. Tramwaj jest także wyposażony w nawiewowy system ogrzewania wnętrza. Bezpieczeństwo podróżującym zapewni nowoczesny monitoring oraz system „interkom” (możliwość kontaktu pasażerów z prowadzącym poprzez urządzenia zamontowane obok drzwi tramwaju). Warto także podkreślić, że w tramwaju zostały zamontowane dwa automaty biletowe oraz odpowiednio rozmieszczone kasowniki. W automatach biletowych i kasownikach dla pasażerów nie znających języka polskiego jest dostępnych kilka wersji językowych, m.in. język niemiecki i angielski. Ważne jest także

rozmieszczenie poręczy i uchwytów, które gwarantuje podróżującym dostęp do nich z każdego miejsca w pojeździe. Zastosowane w krakowskim tramwaju specjalne podświetlenie poręczy, uwzględnia potrzeby osób słabowidzących.

Marek Gancarczyk

Tabor tramwajowy w 2013 roku


W połowie przyszłego roku, po ulicach Krakowa będą kursować 74 tramwaje Bombardiera, w tym 24 nowe prawie 33 metrowe wagony NGT8. Dzięki tym zakupom ponad połowa pociągów tramwajowych w Krakowie będzie posiadała wejście niskopodłogowe. Już teraz w każdym tramwaju jest zamontowany automat biletowy, w którym można kupić każdy rodzaj biletu jednorazowego i czasowego. Bilety w tych automatach bez problemu kupią zagraniczni turyści – są w nich bowiem dostępne dwie wersje językowe: angielska i niemiecka. W połowie krakowskich tramwajów funkcjonuje monitoring, dzięki któremu nagrywa się wszystko co dzieje się wewnątrz wagonu.



... nowoczesny system informacji pasażerskiej...



... oraz udogodnienia dla osób niepełnosprawnych.

A close-up photograph of Julian Pilszczek, the president of MPK SA in Krakow, speaking into a blue microphone. He is wearing a dark suit, a light blue shirt, and a dark tie. The background is slightly blurred, showing other people and what appears to be a tram or train interior.

Nowy Bombardier ma się podobać nie mnie, tylko pasażerom – o zaletach i nowych rozwiązaniach zastosowanych w wagonie NGT8 rozmawiamy z Julianem Pilszczkiem, prezesem MPK SA w Krakowie.

Marek Gancarczyk: Nowy tramwaj NGT8 wozi już pasażerów w Krakowie. Jednak wcześniej można go było zobaczyć na międzynarodowych targach komunikacyjnych w Berlinie. Jak to się stało, że ten tramwaj tam trafił? No i dlaczego jego prezentacja w Berlinie odbyła się wcześniej niż w Krakowie?

Julian Pilszczek: To skutek decyzji producentów wagonów, czyli firmy Bombardier i Vossloh Kiepe. Zdecydowali oni, że to właśnie tramwaj wyprodukowany dla Krakowa będzie promował ich najnowsze i najnowocześniejsze osiągnięcia na tych największych targach komunikacyjnych w Europie. Poza tym z tą prezentacją naszego tramwaju sytuacja jest analogiczna jak w przypadku światowych premier samochodów osobowych - niezależnie od tego z jakiego kraju jest producent, prezentacja nowego modelu odbywa się w Genewie. Zresztą z autobusami jest podobnie – w tym przypadku nowe pojazdy można oglądać w Hanowerze.

MG: Dlaczego producentom tak bardzo zależało na pokazaniu tego tramwaju właśnie na berlińskich targach?

JP: Producenci chcieli się nim pochwalić na targach, bo tramwaj jest zupełnie nowym modelem, począwszy od designu, przez rozwiązania w układzie wózków, a skończywszy na układach odpowiedzialnych za chłodzenie i ogrzewanie tramwaju. Nie można także pominąć dotykowego pulpitu prowadzącego, który jest całkowicie inny od tych jakie stosowane były do tej pory.

MG: To już wiem, że producenci z nowego wagonu NGT8 są zadowoleni. A Panu się on podoba?

JP: On się nie ma podobać mnie, tylko pasażerom, mieszkańcom Krakowa i turystom, którzy tu przyjeżdżają. Podkreślam jednak, że to nie wygląd jest tu najważniejszy. Ważne są nowoczesne rozwiązania, które sprawiają, że pasażerowie mogą bezpiecznie i komfortowo podróżować,

czyli np. klimatyzacja, bardzo wydajny system ogrzewania zamontowany w nowym wagonie a także elektroniczne tablice czy specjalne oświetlenie poręczy zastosowane ze względu na osoby słabowidzące.

MG: Gdyby miał Pan za coś szczególnie pochwalić nowy tramwaj to co by to było?

JP: Niewątpliwie warto podkreślić właśnie te nowe rozwiązania konstrukcyjne zastosowane w wózkach i kołach tramwaju. Trudno mi tu mówić o szczegółach technicznych, bo nie to jest dla pasażera najważniejsze. Dla mieszkańców istotne jest bowiem to, że dzięki nim jadący tramwaj nie będzie wywoływał hałasu. Z kolei z punktu widzenia ochrony środowiska bardzo ważny jest zdecydowanie mniejszy pobór energii.

MG: Zapomniał Pan wspomnieć o niskiej podłodze, która ma dla pasażerów olbrzymie znaczenie.

JP: Niska podłoga w tych wagonach stanowi 80 proc. powierzchni podłogi. Ktoś może zapytać, dlaczego nie 100 procent? Odpowiedź jest bardzo prosta: a po co motorniczemu niska podłoga? Według mnie kupowanie w pełni niskopodłogowego tramwaju tylko po, aby motorniczy mógł wygodniej wejść do kabiny nie ma uzasadnienia. Poza tym, wiele osób nie zdaje sobie sprawy z tego, że wagony w 100 proc. niskopodłogowe mają zdecydowanie większe od krakowskiego Bombardiera naciski osi na tory, które często wynoszą dopuszczalne przez przepisy 10 ton. A to skutkuje szybszym zużyciem torowisk. Na zachodzie mówi się o takich tramwajach, że są „polykaczami szyn”. Oczywiście producenci chętnie dostarczają do różnych miast w Polsce takie niskopodłogowe tramwaje, bo im się to po prostu opłaca – nie muszą w tramwajach montować dodatkowego, czwartego wózka. Tramwaj dla Krakowa na pewno nie spowoduje szybszego zużycia torów, bo te maksymalne naciski wynoszą tu dokładnie 7,8 ton.

MG: Wiem, że brał Pan czynny udział w projektowaniu nowego Bombardiera.

JP: Ja nie projektowałem. Ja wymuszałem na dostawcy wagonów pewne rozwiązania w zakresie designu zewnętrznego jak i rozwiązań wewnątrz wagonu. O tym, że nie było łatwo świadczy chociażby sytuacja z 2010 roku. Podczas targów InnoTrans w Berlinie, związanych z transportem publicznym, doszło do ostrej wymiany zdań z firmą Bombardier. Postawiłem wtedy sprawę jasno: albo propozycje MPK dotyczące wyglądu zostaną uwzględnione albo zrywam umowę. Biuro projektujące wagon doskonale wiedziało o co mi chodzi i dzisiaj oglądając gotowy tramwaj myślę, że wykonało doskonale swoje zadanie. Stworzyli wagon, który spełnia wszystkie normy, m.in. związane z tzw. skrajnią (chodzi o punkt, poza który nie mogą wystawać żadne elementy poruszającego się taboru – przyp. red.) a jednocześnie znakomicie wpisuje się w przestrzeń Krakowa. Chodzi mi tu m.in. o niebieski kolor, lajkonika

umieszczonego na siedzeniach a także całe wnętrze wagonu, które zostało tak zaprojektowane, aby sprawiało wrażenie dużej przestrzeni i przyjaznego klimatu.

MG: Co było najtrudniej wyegzekwować u producenta?

JP: Największym problemem była zmiana sylwetki tramwaju na taki jak jest obecnie. Paradoksem jest to, że sami projektanci, którzy tak bardzo bali się tych zmian, dzisiaj uważają je za strzał w dziesiątkę. Zresztą docierają do mnie informacje, że wiele przedsiębiorstw z różnych miast Europy także chce mieć taki tramwaj jak Kraków.

MG: Czy koszty tego wagonu, które poniosło MPK są adekwatne do jego rzeczywistej wartości?

JP: Przyjmując cenę 10 mln zł za jeden wagon i odliczając od tej kwoty dotację unijną w wysokości 59 proc. to okaże się, że za ten nowoczesny tramwaj MPK płaci nieco ponad 4 mln zł. Dla porównania modernizacja wagonu 405N, dłuższego co prawda o prawie 10 metrów, kosztowała 5,5 mln zł.

MG: Z tego wynika, że zdecydowanie bardziej opłaca się kupować tylko nowe wagony w ramach unijnych projektów?

JP: To prawda. Niestety nie jest to takie proste. Przede wszystkim trzeba mieć pieniądze na wkład własny. Po drugie każdy taki projekt musi mieć akceptację Unii Europejskiej, o co wcale nie jest łatwo. Poza tym, każdemu zakupowi tramwajów powinna towarzyszyć część infrastrukturalna, czyli budowa lub modernizacja torowiska. Aby więc w Krakowie pojawiły kolejne nowoczesne tramwaje trzeba przygotować projekty budowy takich inwestycji.

MG: Nowe tramwaje kursują na linii nr 14 do Nowej Huty. To pierwszy przypadek, kiedy najnowszy model wagonu jedzie do tej części miasta. Co przesądziło o takiej decyzji?

JP: Na takim rozwiązaniu zależało Prezydentowi Krakowa. Ze swojej strony chcę tylko zaznaczyć, że tu nie chodzi tylko o mieszkańców nowohuckich osiedli, ale także o tych pasażerów, którzy wsiadają do tramwajów w rejonie al. Pokoju. Do tej pory ci pasażerowie nie mieli możliwości podróżowania niskopodłogowymi tramwajami. Dla nich jest to więc bardzo duże udogodnienie. Czytam wiele pozytywnych wypowiedzi na temat kursowania nowego tramwaju na linii nr 14. To potwierdza, że był to bardzo dobry pomysł.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

KRAKOWSKI TRAMWAJ NA MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W BERLINIE



Jeden z 24 tramwajów Bombardiera wyprodukowanych dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie był prezentowany na tegorocznych berlińskich targach InnoTrans.

Krakowski tramwaj zwracał uwagę zwiedzających nowoczesną sylwetką

To największe targi komunikacyjne w Europie, podczas których prezentowane są najnowocześniejsze rozwiązania stosowane w komunikacji zbiorowej na świecie.



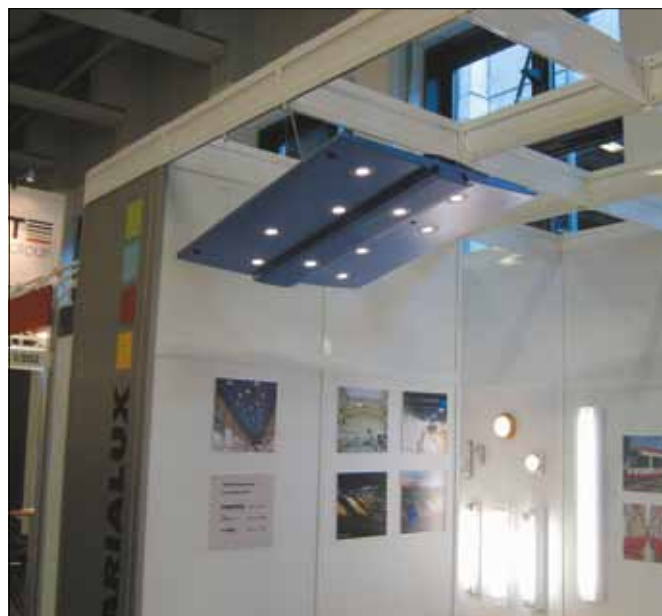
Jacek Majchrowski prezydent Krakowa oglądał każdy element tramwaju prezentowanego na targach, tu w kabinie motorniczego

Swoje pojazdy prezentują tu także m.in. najwięksi producenci wagonów tramwajowych. Wśród nich była także firma Bombardier, która zdecydowała, że to właśnie tramwaj wyprodukowany dla Krakowa będzie promował ich najnowsze i najnowocześniejsze osiągnięcia. Krakowski tramwaj można było oglądać już pierwszego dnia berlińskich targów, a więc we wtorek, 18 września. Oficjalna prezentacja wagonu odbyła się w czwartek, 20 września z udziałem Jacka Majchrow-

skiego, prezydenta Krakowa oraz Juliana Pilszczka, prezesa MPK SA.

– To znakomita okazja, żeby promować Kraków i krakowską komunikację. Targi odwiedzają tysiące osób z całego świata, które na własne oczy mogą przekonać się, że tramwaj wyprodukowany dla mieszkańców Krakowa dorównuje tym jeżdżącym w Europie Zachodniej – podkreśla Julian Pilszczek, prezes MPK SA.

Większość odwiedzających targi swoje pierwsze kroki kieruje właśnie do stojących na kilkunastu torach pojazdów szynowych, w tym także tramwajów. To właśnie tam każda z tych osób mogła oglądać wagon NGT8 i porównać jego wyposażenie, design oraz konstrukcję z innymi tramwajami. Warto podkreślić, że nowoczesny, opływowy kształt krakowskiego wagonu przyciągał wzrok zwiedzających. Z zainteresowaniem wchodziłi oni do środka, a tam mogli zobaczyć m.in. nowoczesny pulpit motorniczego wyróżniający się panelem dotykowym, który zastąpił tradycyjne przyciski. Dużym zainteresowaniem zwiedzających cieszył się nowoczesny wygląd sufitu z oświetleniem ledowym. Zresztą fragment tego właśnie sufitu prezentował na swoim stoisku jeden z wystawców. Niewykluczone, że krakowskie rozwiązanie znajdzie zastosowanie w budowanych w przyszłości tramwajach dla innych miast Europy i świata.



Sufit z krakowskiego tramwaju można było zobaczyć na jednym ze stoisk

Wielu zwiedzających wchodząc do tramwaju NGT8 zwracało uwagę na poręczce. Nie ze względu na ich kształt, ale przede wszystkim na ich specjalne podświetlenie. To rozwiązanie ma być pomocne dla osób słabowidzących, dla których bardzo ważne jest to, aby poręczce wyróżniały się na tle innych elementów wnętrza wagonu. Zamontowane oświetlenie doskonale spełnia ten warunek a jedno-



Producenci tramwaju dla Krakowa nie kryli dumy ze swojego produktu



Jacek Majchrowski uczestniczył w oficjalnej prezentacji tramwaju w Berlinie

częściej wygląda zdecydowanie lepiej od mało estetycznych żółtych poręczy. Wyposażenie wnętrza dopełniały dwa automaty biletowe, kasowniki oraz nowoczesne tablice elektroniczne, wyświetlające przebieg trasy jadącego tramwaju. Kilka wersji językowych funkcjonujących w automatach oraz kasownikach sprawiało, że uczestnicy targów nie znający polskiego języka mogli spokojnie testować ich działanie.

Nie da się jednak ukryć, że najważniejszym gościem, który odwiedził stojący w Berlinie tramwaj był Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa. Podczas jego odwiedzin o zaletach tramwaju mówili jego producenci, a więc przedstawiciele firmy Bombardier Transportation, Vossloh Kiepe GmbH, Skody oraz Novamedii.

Warto zaznaczyć, że 24 wagony NGT8 zostały kupione przez MPK SA w ramach unijnego projektu Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II. Dzięki temu większą część kosztów tych tramwajów, prawie 60 proc. pokryła dotacja z unijnych funduszy. O tym fakcie przypominała naniesiona na tramwaj flaga Unii Europejskiej.

Marek Gancarczyk

Fot. Hubert Wagula



Międzynarodowe targi komunikacyjne InnoTrans 2012

W Berlinie podczas targów swoje produkty pokazało ponad 2,5 tys. wystawców z prawie 50 krajów całego świata. W centrum wystawowym można było oglądać ponad 100 pojazdów różnego typu, które zostały ułożone na torach o łącznej długości 3 500 metrów. Produkty związane z wszystkimi dziedzinami transportu zobaczyło ponad 126 tys. osób z ponad 140 krajów



Zwycięska załoga motorniczych z Wrocławia

TRENOWALI BEZPIECZNĄ JAZDĘ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

Dwa dni trwała w Krakowie rywalizacja kierowców, motorniczych, mechaników, elektromechaników oraz inspektorów nadzoru ruchu w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”.

W tym roku bardzo ciekawa była rywalizacja motorniczych. Wzięły w niej bowiem udział drużyny nie tylko z Krakowa, ale także z Wrocławia i Poznania. Drużyna z Poznania wystąpiła w krakowskim konkursie już po raz drugi, natomiast dla motorniczych z Wrocławia udział w konkursie był debiutem. Mimo tego jednak, to właśnie oni okazali się najlepszymi prowadzącymi. Konkurs wy-

grał Andrzej Zaborowski, który najlepiej poradził sobie z testem z przepisów ruchu drogowego, a następnie z trzema praktycznymi zadaniami. Pierwszym z nich było precyzyjne zatrzymanie się tramwaju w dokładnie wyznaczonym miejscu. Następnie trzeba było rozpędzić wagon do 20 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem. Trzeba także dodać, że podczas przejazdu prowadzący musieli uważać, aby zbyt gwałtownie nie przyspieszać i nie zwalniać. Mobilizowała ich do tego piłka tenisowa umieszczona na specjalnej platformie przymocowanej do tramwaju. Trzeba było wykazać się płynną jazdą, aby piłka z niej nie spadła. Na koniec każdy motorniczy musiał przesiąść się do zabytkowego wagonu typu N i dojechać na odległość dokładnie



Andrzej Zaborowski z MPK Wrocław zwyciężył w konkursie



Kierowcy musieli wykazać się nie lada precyzją

2 metrów od przeszkody ustawionej na torze. Aby zwyciężyć wszystkie zadania trzeba było wykonać nie tylko precyzyjnie, ale i jak najszybciej.

Drugie miejsce wśród motorniczych zajął Robert Madej z zajezdni tramwajowej Nowa Huta, a trzecie drugi przedstawiciel MPK Wrocław Robert Staszkiewicz.



Piotr Wróbel, kierowca z zajezdni Wola Duchacka po raz kolejny odebrał puchar za zajęcie pierwszego miejsca w konkursie z rąk Krzysztofa Burdaka, naczelnika krakowskiej drogowki



Precyzyjna ocena odległości to bardzo potrzebna umiejętność w pracy motorniczego...

Wśród kobiet najlepsza okazała się także motornicza z Wrocławia Teresa Wyrzykowska. Drugie miejsca zajęła Paulina Makowska z MPK Poznań, a na trzecim miejscu uplasowała się Renata Sędor z krakowskiego MPK.

Oprócz motorniczych rywalizowali także elektromechanicy, którzy na co dzień naprawiają tramwaje. Najlepszym okazał się Mirosław Czechowski ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Drugie miejsce zajął Jerzy Sarga ze Stacji Obsługi i Remontów.



... oraz w pracy kierowcy

KONKURS BEZPIECZNA JAZDA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

W czwartek, 20 września rywalizowali kierowcy autobusów, mechanicy oraz inspektorzy nadzoru ruchu. Wśród kierowców najlepszym okazał się Piotr Wróbel, kierowca z zajezdni Wola Duchacka. Przypomnijmy, że zwyciężył on także w poprzedniej edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. W ubiegłym roku został także drugim najlepszym kierowcą autobusu miejskiego w Polsce, w konkursie organizowanym przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej.

W rywalizacji inspektorów nadzoru ruchu zwyciężył Tomasz Jezierski. Wśród mechaników natomiast pierwsze miejsce zdobył Dariusz Piorun ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.



Mechanicy naprawiali na czas kasowniki...



... i wycieraczki

Warto podkreślić, że konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” ma na celu m.in. sprawdzenie umiejętności krakowskich prowadzących oraz wyróżnienie tych, którzy są najlepsi. Konkurs jest także doskonałą okazją dla pracowników, aby mogli wymienić się między sobą doświadczeniami oraz podnieść kwalifikacje w wykonywanym przez siebie zawodzie, przede wszystkim w kwestii bezpiecznego i komfortowego przewozu pasażerów.



W tym roku uczestnicy konkursu musieli się wykazać umiejętnością prowadzenia tramwaju zabytkowego

Marek Gancarczyk

MOTORNICZOWIE Z KRAKOWA W EUROPEJSKIEJ CZOŁÓWCE



Maria Wierzbanowska i Bogdan Wietki reprezentowali w zawodach Kraków

W pierwszych mistrzostwach Europy motorniczych drużyna z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA reprezentująca Kraków zajęła wysokie 7. miejsce.

Maria Wierzbanowska i Bogdan Wietki, na co dzień motorniczowie z zajezdni tramwajowej Podgórze, okazali się lepsi m.in. od prowadzących tramwaje w Paryżu, Berlinie oraz Barcelonie. Zwyciężyli motorniczowie z Budapesztu. Drugie miejsce zajęła drużyna z Drezna, a trzecie z Brukseli.

Turniej o tytuł najlepszych motorniczych w Europie odbył się w niedzielę, 30 września 2012 roku w Dreźnie. Wzięły w nim udział drużyny z 17 miast Europy, m.in. Niemiec, Francji, Holandii, Włoch, Hiszpanii. Polskę w tej rywalizacji reprezentował dwuosobowy zespół z Krakowa.

Konkurencje, w których rywalizowali motorniczowie wcale nie były łatwe, wymagały bowiem od prowadzących przede wszystkim doskonałej precyzji w jeździe tramwajem. Liczyła się także dynamika w prowadzeniu wagonu. Turniej składał się z pięciu zadań. Z każdym z nich dobrze poradzi sobie motorniczowie z Krakowa. Nie bez znaczenia było to, że w konkursie prowadzili tramwaj Bombardiera, którym na co dzień wożą pasażerów w Krakowie.

W pierwszym każdy zawodnik musiał zatrzymać tramwaj po przejechaniu dokładnie 15 metrów. W drugim zadaniu liczyła się umiejętność ustawienia tramwaju w łuku, tak aby jak najbezpieczniej ominąć ustawioną blisko to-

rów przeszkodę. Trzecie zadanie było testem dynamiki jazdy – motorniczy musieli najpierw jak najszybciej rozpuścić tramwaj do 30 km/godz. a następnie płynnie zahamować przed przeszkodą. W każdej z tych konkurencji trzeba było także pamiętać, o tym aby zarówno ruszanie tramwaju jak i hamowanie nie było gwałtowne. W kabinie motorniczego był bowiem ustawiony kubek wypełniony po brzegi wodą – im mniej tej wody podczas jazdy wylało się z kubka tym mniej punktów karnych tracił zawodnik. Czwarta konkurencja to sprawdzian praktycznej wiedzy z udzielania pierwszej pomocy poszkodowanym. Ostatnie zadanie polegało na tym, aby jechać tramwajem z prędkością 20 km/godz. – trzeba to było jednak zrobić z zasłoniętym prędkościomierzem.

Warto podkreślić, że sukces motorniczych MPK SA docenił Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa. Maria Wierzbanowska i Bogdan Wietki otrzymali specjalny list gratulacyjny, w którym została podkreślona ich ważna rola dla miasta. Wręczenie listów odbyło się 4 października podczas uroczystej prezentacji tramwaju NGT8 w Muzeum Inżynierii Miejskiej. Otrzymali je także najlepsi motorniczowie MPK SA w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”.

Marek Gancarczyk



Uczestnicy mistrzostw w Dreźnie oraz najlepsi motorniczowie w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” otrzymali listy gratulacyjne od prezydenta miasta Krakowa

AUTOBUS HYBRYDOWY PROMOWAŁ EKOLOGICZNY TRANSPORT



Autobus hybrydowy kursował podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu na linii nr 703

Już w niedzielę, 16 września, pierwszego dnia obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Krakowie mieszkańców i turystów czekało sporo atrakcji. Każdy chętny mógł się mógł

bowiem wybrać w podróż zabytkowym tramwajem, który kursował na linii nr 0 z Muzeum Inżynierii Miejskiej do Cichego Kącika oraz Kopca Wandy.

Następnego dnia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA prezentowało na Rynku Głównym autobus hybrydowy. Od godziny 17.00 do 19.00 można było nie tylko oglądać ten autobus, ale także uzyskać szczegółowe informacje o jego funkcjonowaniu. Jeden z inżynierów z firmy Solaris, odpowiedzialny za prowadzenie projektu budowy autobusu hybrydowego szczegółowo wyjaśniał wszystkim zainteresowanym zasady działania napędu hybrydowego oraz odpowiadał na wszystkie pytania, dotyczące autobusów hybrydowych i elektrycznych. Zdecydowanie dłużej sprowadzony przez MPK SA autobus hy-

Dzień bez samochodu

Tegoroczna kampania była wyjątkowa – oprócz lokalnych inicjatyw odbywających się w poszczególnych miastach, w niemal całej Polsce pojawiły się takie same plakaty i billboardy, które promowały ideę tego wyjątkowego dnia. Na podkreślenie niewątpliwie zasługuje fakt, że w tym przypadku na współpracę zdecydowało się kilkudziesięciu organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej, którzy przyjęli wspólny, jednolity program akcji i jednaki plakat.



Podczas dnia otwartego w zajezdni autobusowej Bieńczyce zwiedzający mogli zobaczyć dyspozytornię...

brydowy można było oglądać w czwartek, 20 września. Pojazd był wtedy dostępny dla wszystkich na Małym Rynku od godziny 11.00 aż do 16.00.

We wtorek, 18 września autobus hybrydowy pojawił się na regularnej linii już. Obsługiwał linię nr 703, kursującą z Nowego Bieżanowa do Pl. Centralnego. Na regularną linię autobus wyjechał także w środę, 19 września. Była to znakomita okazja, aby na własnej skórze przekonać się o zaletach hybrydowego napędu zastosowanego w tego rodzaju pojazdach.

We wtorek, w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Sali



... oraz przejechać w autobusie przez myjnię



Autobus hybrydowy każdy zainteresowany mógł obejrzeć na Rynku Głównym

Obiad Urzędu Miasta Krakowa, przy pl. Wszystkich Świętych odbyła się także międzynarodowa konferencja, której uczestnicy starali odpowiedzieć na pytanie, czy przyszłość mobilności w Krakowie będzie elektryczna. Konferencja była platformą do zaprezentowania doświadczeń w zakresie przygotowania i wdrażania programów na rzecz e-mobilności w dużych europejskich miastach. Prezentowane przykłady, mają posłużyć do przygotowania i wdrożenia pakietu zachęt dla pojazdów elektrycznych oraz hybrydowych w Krakowie, jako istotnego elementu Polityki Transportowej Miasta, jak i Programu Ochrony Powietrza. Jednym z prelegentów podczas tej konferencji,

był przedstawiciel firmy Solaris, który przedstawił możliwości wprowadzenia do regularnej komunikacji autobusów elektrycznych.

Tegoroczne obchody Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Krakowie zakończyły się w sobotę, 22 września. Tego dnia MPK SA zorganizowało dzień otwarty zajezdni autobusowej w Bieńczycach przy. ul. Makuszyńskiego. Wszyscy zainteresowani zostali zabrani autobusem w podróż

po wszystkich obiektach zajezdni. Zza okien autobusu mogli zobaczyć m.in. stację paliw, gdzie tankują autobusy, myjnię, plac postojowy oraz halę napraw. Dużą atrakcją cieszyła się także możliwość zwiedzania dyspozytorni, a więc miejsca, gdzie kierowcy zaczynają lub kończą swoją pracę. Na zakończenie wizyty w zajezdni autobusowej każdy miał możliwość odbycia krótkiej podróży zabytkowymi autobusami, popularnym Ogórkiem lub Sanem H01.

Tego samego dnia została także po raz ostatni w tym roku uruchomiona Krakowska Linia Muzealna.

W sobotę, 22 września był obchodzony Europejski Dzień bez Samochodu. Każ-



Linia muzealna kursująca do Kopca Wandy cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu to inicjatywa, której celem jest promocja ekologicznych sposobów poruszania się po mieście. Tegoroczna edycja przebiegała pod hasłem „Zostań ekojeźdźcem”.

dy kto tego dnia zrezygnował z jazdy samochodem i przesiadł się do tramwaju lub autobusu mógł podróżować za darmo. Musiał tylko pamiętać, aby mieć przy sobie dowód rejestracyjny samochodu.

Marek Gancarczyk



O przyszłości elektrycznych autobusów w komunikacji miejskiej mówił podczas międzynarodowej konferencji przedstawiciel firmy Solaris

50 LAT KRWIODAWSTWA W KRAKOWSKIM MPK SA

W tym roku Klub „Honorowych Dawców Krwi” PCK funkcjonujący przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym SA w Krakowie obchodzi jubileusz 50-lecia działalności. Z tej okazji przypominamy historię powstania Polskiego Czerwonego Krzyża w Krakowie oraz Klubu Honorowych Krwiodawców w MPK SA. W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” piszemy o historii PCK.

Polski Czerwony Krzyż powstał wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości – 27.04.1919 roku.

Od początku swojego istnienia PCK prowadził różnorodną działalność w dziedzinie ochrony zdrowia, pomocy socjalnej i udzielania pierwszej pomocy, a także pracę wychowawczą z młodzieżą. Wyszkolił dziesiątki tysięcy siostr PCK, pielęgniarek i ratowników, którzy udzielali pomocy zarówno w czasie działań wojennych, jak i w czasie pokoju.

Jeszcze przed II wojną światową odegrał pionierską rolę w rozwijaniu krwiodawstwa.

Obecnie PCK nadal pomaga osobom potrzebującym, a szczególnie ludziom starszym, chorym, niepełnosprawnym, ubogim i rodzinom wielodzietnym, które znajdują się w szczególnie trudnej sytuacji materialnej. Zadaniem PCK w zakresie popularyzacji honorowego krwiodawstwa jest zachęcanie jak największej liczby zdrowych osób do bezpłatnego oddawania krwi.

Wielu pracowników ówczesnej Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej należało do PCK.

Już w 1935 roku została założona drużyna sanitarna, która stała się zalążkiem działalności Polskiego Czerwonego Krzyża na terenie naszego Przedsiębiorstwa.

Zakładowe Koło PCK powstało w roku 1945, jako pierwsze nie tylko w Krakowie, ale także w całym województwie krakowskim. To właśnie z naszego Koła wyłonił się później Zarząd Miejski PCK w Krakowie.

Założycielami Koła byli: Tadeusz Paleczny (jego wieloletni przewodniczący), Arnold Bajorek i Stefan Grabowski (którzy reaktywowali drużynę medyczno – sanitarną) oraz Klemens Kuś, Stanisław Kwiatek, Adam Król, Franciszek Segiet i Włodzimierz Pietruszka.

Koło liczyło wówczas 109 członków.

Działająca w ramach Koła drużyna medyczno – sanitarna składała się z 5 sekcji 6 osobowych, brała ona udział w corocznych zawodach zdobywając czołowe miejsca w mieście i w województwie. Komendantką drużyny była

Elżbieta Kurkiewicz, a zastępcą komendantki Stanisława Budzoń.

Drużyna ta, podobnie, jak i przed wojną była podstawową formą działalności PCK, który właśnie na wypadek działań wojennych, klęsk żywiołowych i wypadków szkolił młodzież, zwłaszcza kobiety do funkcji pielęgniarek udzielających pierwszej pomocy.

Koło rozwinęło działalność na rzecz oświaty sanitarnej i propagandy ochrony zdrowia. Prowadzono systematyczne szkolenia sanitarne, odczyty i pogadanki, konkursy czystości i gazetki ściennych. W trudnych latach powojennych należało uczyć ludzi na przestrzeganie podstawowych zasad higieny: jak mycie rąk przed posiłkiem, spożywanie posiłków w miejscach do tego przeznaczonych, itp. Mówiono też o szkodliwości palenia tytoniu i spożywania alkoholu. Zachęcano także do systematycznych badań.

W 1962 roku powstał przy Kole PCK Klub „Honorowych Dawców Krwi”. Klub, który od 1970 do 1990 roku działał pod patronatem organizacji młodzieżowej, realizował głównie zadania związane z popularyzacją honorowego krwiodawstwa i pozyskiwaniem dawców krwi, spośród załogi MPK.

W roku 1975 Koło liczyło 1 700 członków – przynależność do PCK była masowa, znaczna część załogi opłacała symboliczną składkę.

Zarząd Koła stanowili: Tadeusz Paleczny – przewodniczący, Włodzimierz Pietruszka – wiceprzewodniczący, Joanna Kruk – sekretarz, Klemens Kuś – skarbnik, oraz Władysław Tabor, Tadeusz Walczak, Jerzy Kłos, Kazimierz Wolski, Henryk Czubaj i Stanisław Kwiatek – członkowie Zarządu.

Koło nadal prowadziło działania na rzecz profilaktyki zdrowotnej i współpracowało z Klubem „HDK”. Nawiązana została współpraca ze Stacją Krwiodawstwa Akademii Medycznej w Krakowie. W jej ramach PCK werbował dawców krwi, a Akademia przeprowadzała dla MPK badania grup krwi wśród kierowców i motorniczek.

Należy również wspomnieć o współpracy i wymianie doświadczeń z Kołem przy Zakładach Przemysłu Bawełnianego „Poltex” im. J. Marchlewskiego w Łodzi. Ta współpraca podnosiła poziom działalności obu tych Kół, a zrodziła się w odpowiedzi na apel Zarządu Głównego PCK o nawiązywaniu takich kontaktów przez Koła zakładowe.

Pod koniec 1975 roku nastąpiła zmiana pokoleniowa we władzach Koła PCK.

W wyniku dobrze rozwijającej się od szeregu lat współpracy Koła PCK z Klubem krwiodawców, w którym prym

wiedli w tym okresie działacze organizacji młodzieżowych, po odejściu na emeryturę niektórych działaczy PCK, ich miejsce zajęła młodzież z Klubu „HDK”. Funkcję przewodniczącego Koła PCK powierzono Tadeuszowi Walczakowi, młodemu działaczowi społecznemu, prezesowi Klubu Honorowych Dawców Krwi.

Koło PCK kontynuowało swoje statutowe zadania, do których między innymi należało krzewienie wiedzy sanitarnej i propagowanie ochrony zdrowia, oraz działanie na rzecz rozwoju krwiodawstwa.

Do stałych zadań członków Koła należało plakatowanie obiektów zakładowych i wagonów tramwajowych oraz umieszczanie banerów z hasłami promującymi tydzień PCK na tramwajach i autobusach.

Istniejąca przy Kole PCK drużyna sanitarna uczestniczyła w zawodach dzielnicowych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych, zajmowała punktowane miejsca, zdobywała puchary i dyplomy. Niezawodnym organizatorem tej części działalności była Stanisława Budzoń – sekretarz Koła PCK, której aktywnie pomagały sanitariuszki zatrudnione na wydziałach i zajezdniach MPK.

W ramach współdziałania na rzecz rozwoju krwiodawstwa, Zarząd Koła wspólnie z Klubem „HDK” organizował akcje krwiodawstwa i spotkania krwiodawców z aktywnym społeczno – politycznym i dyrekcją MPK.

Akcja, która przeszła do historii to masowe oddawanie krwi z okazji 100-lecia komunikacji miejskiej pod hasłem „100 krwiodawców na 100-lecia komunikacji miejskiej”. W ramach tej akcji udało się zmobilizować do oddania krwi między innymi przewodniczących Rady Zakładowej i Związków Zawodowych oraz sekretarzy Komitetu Zakładowego PZPR.

Niewątpliwym osiągnięciem Klubu „HDK” w tym okresie, gdy łączność telefoniczna odbywała się przez ręczną centralę, a oczekiwanie na sygnał „na miasto” trwało „wieki”, ówczesny dyrektor MPK Eugeniusz Więcek wydał specjalne zarządzenie, które pozwalało przerwać każdą rozmowę i poza wszelką kolejnością uzyskać połączenie z dowolną zajezdnią lub numerem miejskim, po użyciu hasła „Na ratunek”. To rozwiązanie pozwoliło znacznie usprawnić kontakt w nagłych sytuacjach z konkretnymi krwiodawcami, których krew była w danej chwili niezbędna, czy z powodu wypadku, czy też nagłej operacji.

Popularne wśród krwiodawców stały się spotkania z okazji akcji krwiodawstwa. Pierwsze takie spotkanie z udziałem dyrektora Eugeniusza Więcka i aktywnego społeczno – politycznego przedsiębiorstwa miało miejsce w gabinecie dyrektora naczelnego przy lampce czerwonego wina, ufundowanego przez Koło PCK.

To miłe wydarzenie – poczęstunek i skromny upominek w postaci czekolady, spowodowało, że podczas kolejnych spotkań kierownictwo zakładu i Związki Zawodowe, doceniając rolę krwiodawców przyznawały okolicznościowo

dyplomy oraz nagrody. Z racji dużego zainteresowania krwiodawców tymi spotkaniami, kolejne odbywały się w Sali BHP przy ul. Św. Wawrzyńca, a także w świetlicy przy ul. Bocheńskiej.

Z tego okresu należy także odnotować rozwinięcie przywilejów socjalnych dla aktywnych krwiodawców. Były to bezpłatne skierowania na obozy młodzieżowe oraz wczasy zakładowe, a także udział w specjalnych wycieczkach i imprezach plenerowych, bardzo popularnych w tym okresie.

Sytuacja społeczno polityczna, jaka powstała w kraju w związku z wprowadzonym stanem wojennym, spowodowała także zmiany w działaniu Koła PCK.

Zarząd Koła rozprawdzał paczki żywnościowe i inne dary otrzymane za pośrednictwem Zarządu Miejskiego PCK z zagranicy, a także miał swój udział przy dzieleniu „dóbr” dnia codziennego, zabezpieczanych dla pracowników przez służby socjalne przedsiębiorstwa.

Występowaliśmy także w sprawie internowanych członków naszego Klubu „HDK”.

W 1983 roku działalność Koła i Klubu „HDK” koncentrowała się na uroczystych obchodach 25-lecia honorowego krwiodawstwa w Polsce. W dniu 11.10.1983. spotkały się obydwie Zarządy, a gościem zaproszonym był niezwykle sprzyjający działalności społecznej dyrektor naczelny MPK Tadeusz Trzmiel.

Została wydana okolicznościowa gazetka, w której m.in. zostali wymienieni wszyscy członkowie Klubu posiadający odznakę „Zasłużonego HDK” – było ich wtedy 97.

W dniu 26.11.1983. odbyło się tradycyjne spotkanie MPK-owskich krwiodawców z dyrekcją.

Obchody zamknęło również wspólne posiedzenie obydwu Zarządów w dniu 29.02.1984. Oprócz dyrektora naczelnego MPK Tadeusza Trzmiela wziął w nim udział wiceprezes Zarządu Miejskiego PCK w Krakowie dr Mieczysław Sterecki.

Zarząd PCK tworzyli wtedy: Tadeusz Walczak – przewodniczący, Stanisława Budzoń – sekretarz, Klemens Kuś – skarbnik, Stanisław Mikulski i Zofia Pątko – członkowie.

Zarząd Klubu „HDK”: Władysław Michalski – prezes, Roman Stanik – wiceprezes, Krystyna Hodura – sekretarz, Józef Chojnacki i Leszek Działowski – członkowie.

W 1985 roku Koło obchodziło jubileusz 40-lecia swojego istnienia. Liczyło 1 400 członków.

Kolejne inicjatywy Koła to zakładanie i finansowanie punktów aptecznych na poszczególnych stanowiskach pracy, kontrola pomieszczeń sanitarno-higienicznych, bufetów, hoteli pracowniczych, PKR.

Organizowane były szkolenia udzielania pierwszej pomocy dla załogi, były pełnione dyżury medyczne w dniu Święta Zmarłych i podczas pochodów 1 Majowych.

Własnością Koła była stojąca w przełęczce pod Pocztą Główną waga osobowa. Przynosiła ona dochody dla Koła, dzięki czemu możliwa była opieka nad chorymi członkami Koła, zwłaszcza starszami, m.in. odwiedziny w domu lub szpitalu, zapomogi. Wielki udział w pozyskiwaniu środków na działalność Koła miała Zofia Pątko – jego długoletni skarbnik.

Koło poprzez rozprowadzanie ulotek propagowało zasady zdrowego życia (racjonalne odżywianie się, unikanie palenia papierosów i picia alkoholu), uczestniczyło też w organizowanych przez Zarząd Miejski PCK akcjach.

Przemiany społeczno polityczne na przełomie lat 80 i 90 nie sprzyjały działalności dotychczas istniejących organizacji. W świadomości niektórych osób, wszystko co działo się do tej pory na terenie przedsiębiorstwa było złe. Ponadto na skutek reorganizacji - powstało 6 spółek miejskich, zmiany pracy, miejsca zamieszkania lub rezygnacji z dalszej działalności społecznej praktycznie przestały istnieć zarówno Zarząd Koła PCK, jak i Zarząd Klubu „HDK” (jego ostatni skład: Krzysztof Paprocki – prezes, Leszek Działowski – wiceprezes, Marek Nawrot – sekretarz).

Działacze PCK musieli przekonać nowe władze – już Spółki MPK oraz działające na jej terenie Związki Zawodowe o potrzebie istnienia takiej charytatywnej organizacji, która przede wszystkim potrzebna jest załodze.

Wielką w tym zasługą Marka Nawrota, który w 1990 roku został prezesem Klubu „HDK”, a zarazem przewodniczącym Koła PCK. Odtąd Zarząd Klubu „HDK” jest równocześnie Zarządem Koła PCK.

W latach 90 Zarząd ten stanowili: Marek Nawrot – prezes, Andrzej Jamróz – wiceprezes (do 1999r.), Władysław Michalski - wiceprezes (od 1999r.), Małgorzata Krupa – sekretarz, Joanna Woźniak – skarbnik, Stanisław Boczkowski, Zygmunt Borsuk, Izabella Gurgól, Zbigniew Pulchny, a także Roman Abratowski i Małgorzata Woźniak.

Nową formą działalności stały się kwesty. Pierwsze zorganizowano w lutym 1993r. po cyklu artykułów w prasie n/t głodujących w Bieszczadach dzieci.

W latach 1993-94 zbierane były pieniądze, żywność i odzież dla dzieci z Bieszczad.

W kolejnej kadencji od 27.03.2009r. do 15.12.2011r. Kołem PCK i Klubem „HDK” kierował Zarząd: Andrzej Ostafin – prezes, Władysław Michalski – wiceprezes, Stanisław Boczkowski – sekretarz, Janusz Kękuś – skarbnik.

Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej był nadal Andrzej Mitka, a członkami Komisji Zygmunt Borsuk i Joanna Woźniak.

Przewodniczącymi Sekcji Klubu na zjazdach byli: Roman Abratowski (Wola), Zdzisław Kołodziej (Podgórze), Krzysztof Kubiński (Bieńczyce), Stanisław Moskalewicz (Płaszów), Jan Smosna (Nowa Huta).

W 2010r. powstała Sekcja Klubu w Pionie Ruchu, jej przewodniczącym został Roman Łach.

W tym okresie członkowie Klubu oddali blisko 200 litrów krwi. Odbyły się 34 kwesty w specjalnym tramwaju, a od 10.01.2010r. „gramy” w Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy.

Kwesty wspomogły: Ośrodek dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących, ofiary trzęsienia ziemi na Haiti, fundację „Matio”, fundację Hospicjum Św. Łazarza „Poła Nadziei”, Fundację „Vital”, Dzieci Niedosłyszące, Katolickie Stowarzyszenie Osób Niepełnosprawnych „Klika”, budowę Centrum Jana Pawła II „Nie lękajcie się” oraz osoby będące pod opieką Zarządu Miejskiego PCK (zakup paczek świątecznych i dofinansowanie kolonii dla dzieci), a także troje dzieci, których rodzice zwracali się o pomoc do MPK.

Od 2011r. organizowane były dwa rodzaje kwest. Pierwszy z nich to pomoc Fundacjom lub Stowarzyszeniom, które posiadają zgodę na przeprowadzanie zbiórek publicznych. Drugi rodzaj to kwesty organizowane przez Koło PCK i Klub „HDK” w ramach charytatywnej działalności Polskiego Czerwonego Krzyża w Krakowie.

Akcje te przeprowadzali niezawodni kwestarze: Zygmunt Borsuk, Stanisław Boczkowski i Janusz Kękuś.

Koło PCK i Klub „HDK” zajmowały się też organizowaniem pokazów udzielania pierwszej pomocy, m.in. podczas zawodów o tytuł najlepszego motorniczego i kierowcy oraz zabezpieczaniu (z apteczką) turniejów piłkarskich organizowanych w MPK Kraków.

Podsumowaniem obchodów 65 – lecia Koła PCK było tradycyjne spotkanie krwiodawców, członków Klubu „HDK” i Koła PCK w ramach ogólnopolskich obchodów „Dni HDK” w dniu 10 grudnia 2010r.

Dość obszerną informację o Polskim Czerwonym Krzyżu zamieścił „Przystanek na żądanie” (nr.6 z 14.04.2011r.).

Tak prężna działalność była możliwa dzięki pomocy Związków Zawodowych oraz wielkiej przychylności Zarządu MPK SA w Krakowie, zwłaszcza Prezesa, Dyrektora Generalnego Juliana Pilszczka, który z PCK współpracuje już blisko 30 lat.

Tadeusz Walczak, Władysław Michalski

W przygotowaniu powyższego opracowania korzystaliśmy m.in. z:

- Kroniki Koła PCK w MPK Kraków,
- Historii Komunikacji Miejskiej w Krakowie 1875-1975,
- wspomnień byłych działaczy PCK: Stanisławy Budzoń i Klemensa Kusia,
- artykułów n/t Koła PCK publikowanych w „Sygnałach MPK”.



HDK kwestuje dla potrzebujących

Podstawą działania Klubu jest organizowanie akcji krwiodawstwa dla potrzeb pracowników MPK SA w Krakowie i ich rodzin oraz indywidualne oddawanie krwi przez jego członków, a także propagowanie idei honorowego oddawania krwi i pozyskiwanie nowych krwiodawców.

Najbardziej jednak widoczną formą pracy Klubu są charytatywne kwesty w specjalnym tramwaju.

Pierwszy ich rodzaj to zbiórka środków na działalność programową Zarządu Miejskiego Polskiego Czerwonego Krzyża w Krakowie, w strukturach którego działa Klub.

W tym roku odbyły się trzy takie kwesty:

- 19 – 21 marca „Wielkanoc z PCK”,
- 7 maja w ramach „Tygodnia PCK”,
- 28 – 30 maja na kolonie organizowane przez PCK.

Akcje te wspierają podopiecznych PCK: matki samotnie wychowujące dzieci, rodziny wielodzietne, ludzi starszych, chorych, samotnych i ubogich.

W tej działalności od lat angażują się Stanisław Boczkowski i Janusz Kękuś, których wspomaga kwestarz ZM PCK Władysław Michalik. Bardzo brakuje „Pierwszego Kwestarza” Ś.P. Zygmunta Borsuka (zmarł w marcu br.).

Drugi rodzaj kwest to pomoc Klubu w ich zorganizowaniu przez Fundacje lub Stowarzyszenia, które same przeprowadzają zbiórki.

W tym roku pomagaliśmy:

- 8 stycznia „Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy”,
- 8 – 11 maja Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”,
- 11 – 13 czerwca Krakowskiemu Towarzystwu Opieki nad Zwierzętami.

W tych akcjach jako motorniczy specjalnego tramwaju, a zarazem opiekun wolontariuszy jeździł długoletni działacz Klubu Jacek Szumniak.

Inną, także rozpoznawalną formą działalności Klubu jest udział jego członków w pocztach sztandarowych MPK. Oprócz tradycyjnej mszy „Tramwajarskiej” u Ojców Redemptorystów Klub zabezpieczał udział pocztów podczas tradycyjnych procesji na Skałkę i Bożego Ciała, oraz podczas obchodów święta Miasta Krakowa w dniu 5 czerwca (rocznica lokacji miasta).

Władysław Michalski

BEZPIECZNY POWRÓT NOCNYM TRAMWAJEM

Straż Miejska Miasta Krakowa oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S. A. w Krakowie przeprowadziły w nocy z piątku na sobotę (19/20 października, w godzinach od 23.00 do 05.00), akcję mającą na celu zapewnienie porządku oraz bezpieczeństwa na trasach linii nocnych tramwajów nr 64 i 69.

W akcji wzięło udział 18 strażników miejskich oraz 4 inspektorów ruchu MPK.

Celem działań była eliminacja zachowań niezgodnych z prawem, uciążliwych i budzących dyskomfort mieszkańców poruszającymi się komunikacją nocną (zakłócanie spokoju i porządku publicznego, spożywanie alkoholu w pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej, wybryki chuligańskie, itp.). Jednocześnie w akcji wzięli też udział kontrolerzy, których zadaniem była kontrola biletów w nocnych tramwajach.

Strażnicy miejscy poruszali się w rdiowozach współpracując z inspektorami ruchu MPK znajdującymi się w tramwajach. Reagowano szybko i skutecznie na każdy przypadek łamania prawa. W tym celu wykorzystywano także monitoring w tramwajach oraz monitoring miejski obsługiwany przez pracowników Straży Miejskiej.

Zadania realizowane przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej:

- zapewnienie spokoju i porządku publicznego w kontrolowanym rejonie, kontrola pętli początkowych i końcowych dla linii nr 64 (kursującej na trasie: plac Centralny-Bronowice Małe oraz linii nr 69, łączącej Nowy Bieżanów z Krowodrzą Górką)
- kontrola wszystkich przystanków w wyznaczonym rejonie pod kątem gromadzenia się osób nietrzeźwych i agresywnych, malowania graffiti, kradzieży gablot z rozkładami jazdy, niszczenia koszy na śmieci i ławek,
- współdziałanie z inspektorami MPK w podejmowaniu interwencji ujawnianych w tramwajach,
- kontrolowanie pojazdów komunikacji miejskiej oraz patrolowanie okolic przystanków, ze szczególnym zwróceniem uwagi na przypadki niszczenia mienia, spożywania napojów alkoholowych, zakłócania spokoju i porządku publicznego, bezprawnego naklejania ogłoszeń, palenia tytoniu, a w szczególności dewastacji pojazdów komunikacji miejskiej, automatów Krakowskiej Karty Miejskiej oraz wiat przystankowych,



Patrole w nocnych autobusach MPK SA wspólnie ze Strażą Miejską organizuje już od kilku lat

- reagowanie na utrudnianie ruchu pojazdów komunikacji miejskiej,
- reagowanie na parkowanie pojazdów na przystankach komunikacji miejskiej,
- zaśmiecania.

84 - to liczba osób złapanych przez kontrolerów na jeździe bez ważnego biletu

Oceniając przeprowadzone działania należy podkreślić, że główne założenia zostały zrealizowane. Strażnicy

miejscy skupili się na eliminacji zachowań niezgodnych z prawem i najbardziej uciążliwych dla mieszkańców poruszających się komunikacją nocną.

Nie zaobserwowano przypadków utrudniania ruchu pojazdów komunikacji miejskiej lub parkowania na przystankach. Dużo czasu zajmowała asysta strażników przy legitymowaniu przez kontrolerów osób poruszających się tramwajem bez biletów. Często agresywne wobec kontrolerów osoby na widok patrolu zachowywały się spokojnie. Nie stwierdzono rażących przypadków łamania prawa, a ruch tramwajów odbywał się płynnie i bez zakłóceń.

Strażnicy miejscy prowadząc działania nałożyli 19 mandatów karnych na kwotę – 1850 zł (przede wszystkim za zakłócanie spokoju i porządku publicznego, spożywanie alkoholu i palenie tytoniu na przystankach lub w pojazdach komunikacji miejskiej oraz za zaśmiecanie), sporządzili 4 notatki pod wnioski o ukaranie do sądu, puczyli 4 osoby, przewieźli 1 nietrzeźwego do Miejskiego Centrum Profilaktyki Uzależnień, 1 osobę przekazali pogotowiu ratunkowemu.

Mężczyzna, który wprowadził w błąd strażników miejskich oraz funkcjonariuszy Policji co do danych osobowych, został przebadany daktyloskopijnie. Zatrzymany został przez Policję na 48 godzin.

Marek Anioł

WIELKIE EMOCJE W LIDZE MPK!

Bardzo interesujący przebieg miała zakończona 19 października 2012 roku jesienna runda kolejnej edycji ligi MPK. Do rozgrywek przystąpiło ponownie osiem drużyn (zajezdnia tramwajowa Podgórze, zajezdnia tramwajowa Nowa Huta, zajezdnia autobusowa Bieńczyce, zajezdnia autobusowa Płaszów, zajezdnia autobusowa Wola Duchacka, Stacja Obsługi i Remontów – TR, inspektorzy nadzoru ruchu oraz drużyna kontrolerów i mechaników ze stacji obsługi autobusów Wola Duchacka).

Debiutantem wśród nich był zespół Nadzoru Ruchu. W rozgrywkach wzięła także udział nowa drużyna, która powstała z połączenia mających kłopoty kadrowe zespołu Kontrolerów i Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Na spotkaniu kapitanów drużyn uczestniczących w rozgrywkach dokonano kilku zmian w regulaminie. Najistotniejszą było dopuszczenie do gry każdego pracownika niezależnie od tego w jakiej klasie rozgrywkowej występuje drużyna, której jest członkiem. Do tej pory ten zapis wzbudzał najwięcej kontrowersji i był powodem wielu sporów. Dlatego zarząd ligi wprowadził poprawkę, że jedynym warunkiem udziału w Lidze MPK jest fakt bycia pracownikiem MPK i posiadanie legitymacji. Już pierwsze kolejki pokazały, że zmiany w regulaminie wpłyną na podział ligi. Najboleśniej już w pierwszej kolejce przekonali się o tym debiutujący zawodnicy Nadzoru Ruchu a także Nowej Huty. W drugiej kolejce doszło do meczu na szczycie w którym Wola Duchacka po bardzo emocjonującym meczu podzieliła się punktami z drużyną TR-u. Wydarzeniem kolejki były pierwsze punkty wywalczone przez Nadzór Ruchu w zremisowanym meczu z Nową Hutą.

Trzecia kolejka była szczęśliwa dla nowej drużyny SOA Wola Duchacka- Kontrolerzy, która wysoko pokonała Nadzór Ruchu zdobywając tym samym debiutanckie punkty w lidze.

Drużyna	Mecze	Pkt	Bramki: strzelone-stracone
1. TR	7	19	48-7
2. Płaszów	7	18	22-5
3. Wola Duchacka	7	16	42-8
4. Bieńczyce	7	10	22-17
5. SOA/Kontrolerzy	7	7	22-35
6. Podgórze	7	5	13-26
7. Nowa Huta	7	4	14-29
8. Nadzór Ruchu	7	1	8-63



Inspektorzy nadzoru ruchu ambitnie walczyli z każdym przeciwnikiem

W czwartej kolejce broniący tytułu mistrzowskiego zawodnicy Woli Duchackiej musieli uznać wyższość kroczącej od zwycięstwa do zwycięstwa drużyny Płaszowa. Pierwszy komplet punktów zdobyli też motorniczowie z Podgórze pokonując Nadzór Ruchu. Niesamowity przebieg miał mecz piątej kolejki pomiędzy Podgórzem a SOA Wola Duchacka-Kontrolerzy. Motorniczowie prowadzili już 3 – 0 i tak ich to zadowoliło, że w drugiej połowie walczący ambitnie przeciwnicy wyszli na prowadzenie. Dopiero desperacki zryw w końcówce pozwolił uratować punkt z wygranego wydawało się meczu. Po szóstej kolejce uwidocznił się już wyraźny podział w tabeli. Zwycięstwa Płaszowa, TR-u, i Woli Duchackiej pozwoliły zostawić wyraźnie w tyle pozostałe drużyny. Kończąc rundę jesienią siódma kolejka dała odpowiedź kto będzie mistrzem jesieni. Niepokonane drużyny Płaszowa i TR-u spotkały się w bezpośrednim meczu i minimalnie lepsi okazali się gracze Stacji Obsługi zdobywając tym samym tytuł mistrza jesieni. Na drugim biegunie tabeli odnotować należy pierwsze ligowe zwycięstwo drużyny Nowej Huty, która w nierównym pojedynku pokonała ekipę Podgórze. Patrząc na tabelę po rundzie jesiennej widać przewagę trzech drużyn, które między sobą powinny rozstrzygnąć walkę o tytuł mistrza MPK.

W analogicznym okresie poprzednich rozgrywek zdecydowanym liderem była jedna drużyna. Kontrowersyjna dla niektórych zmiana w regulaminie wpłynęła więc na uatrakcyjnienie ligi. Walka o tytuł najlepszej toczyć się po-



Zawodnicy na boisku nie oszczędzali sił

winna do samego końca i nie da się już teraz przewidzieć kto ją wygra. Będący dzisiaj na ostatnim miejscu z całą pewnością zrobią wszystko aby wiosną poprawić swoją pozycję i odnieść pierwsze zwycięstwo. Z tabeli wynika, że dominowały trzy drużyny ale na boisku nie zawsze było to widoczne bo drużyny teoretycznie słabsze ogromną ambicją nadrabiały braki.

W zakończonej rundzie tylko kilka meczów było „do jednej bramki”. W zdecydowanej większości ci słabsi dzielnie stawiali opór faworytom zmuszając ich niejednokrotnie do sporego wysiłku. Pozytywnym zjawiskiem jest szacunek jakim darzą się drużyny. Po każdym meczu niezależnie od tego jaka była jego „temperatura” i jakim wynikiem się zakończył dziękowali sobie za grę. Gdy emocje opadły z uśmiechem opuszczali boisko. Gratulujemy wszystkim drużynom udziału niezależnie od miejsca na którym się plasują. Tej adrenaliny której dostarcza udział w meczu na pewno będzie wszystkim brakowało w czasie oczekiwania na mecze rewanżowe wiosną 2013 roku.

Janusz Więckowski



Rozgrywki ligowe rozpoczął Julian Pilszczyk, prezes MPK SA

NOCNE TRAMWAJE ZNÓW KURSUJĄ W KRAKOWIE



Po 26 latach na krakowskie torowiska wróciły nocne tramwaje. Po raz pierwszy woziły pasażerów w nocy z 26/27 września. Kursują na dwóch trasach. Linia nr 64 jeździ pl. Centralnego do Bronowic Małych (Bronowice Małe – Bronowicka – Królewska – Karmelicka – Dunajewskiego – Basztowa – Dworzec Główny – Lubicz – rondo Mogiłskie – Mogiłska – al. Jana Pawła II – rondo Czyżyńskie – Bieńczycka – rondo Kocmyrzowskie – al. Andersa – Pl. Centralny). Linia nr 69 łączy Nowy Bieżanów z Krowodrzą Górką (Krowodrza Górka – Dworzec Tow. – Pawia – Dworzec Główny – Basztowa – Teatr Bagatela – Podwale – pl. Wszystkich Św. – Poczta Gł. – Starowiślna – most Powstańców Śl. – pl. Bohaterów Getta – Limanowskiego – Wielicka – Teligi – Nowy Bieżanów). Obie linie obsługiwane są przez wagony EU8N, wyposażone w monitoring i niskopodłogowe wejście.

Jednocześnie z wprowadzeniem nocnych linii tramwajowych zmieniły się trasy i przystanki kilku autobusowych linii nocnych: 601, 605, 608, 609, 610, 618 i 904.

Marek Gancarczyk

ZAKOŃCZENIE REMONTU TOROWISKA W UL. LIMANOWSKIEGO I WIELICKIEJ

W sobotę, 29 września po prawie dwóch miesiącach prac zakończyła się modernizacja torowiska w ciągu ul. Limanowskiego i Wielickiej. Dzięki temu linie tramwajowe nr 3, 6, 7, 9, 11, 13, 23, 24, 50, 51 mogły wrócić na swoje stałe trasy. Przywrócona została także trasa linii autobusowej nr 163. Jednocześnie zlikwidowane zostały linie tymczasowe nr 70, 71, 75, 76, 77, 79, 750 i 774.

Przypomnijmy. Gruntowna modernizacja torowiska była konieczna ze względu na częste problemy z wybrzuszającymi się szynami w ciągu ul. Limanowskiego i Wielickiej. Jeszcze przed rozpoczęciem tej modernizacji zostały przeprowadzone dwa doraźne remonty. Nie przyniosły one jednak efektu. Warto podkreślić, że podczas dwóch miesięcy prac tramwaje obsługujące dwie tymczasowe linie kursujące z Nowego Bieżanowa oraz z Kurdwanowa do ul. Dworcowej nie mogły zjeżdżać do zajezdni. Przez cały okres remontu stacjonowały na pętlach, gdzie były sprzątane, myte oraz w razie konieczności naprawiane.



MG

PRZYSTANKI ZMIENIAJĄ NAZWĘ

Warto dokładnie sprawdzać na jakim przystanku mamy wysiąść. Już 1 września Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu zmienił nazwy ponad 100 przystanków. A to nie koniec zmian, kolejne zostały wprowadzone w październiku. Zmiany objęły przystanki tramwajowe oraz autobusowe.

MG



KOMUNIKACJA MIEJSKA W BELGRADZIE

Dawna stolica Jugosławii a obecnie Serbii liczy 1155 tysięcy mieszkańców i zajmuje powierzchnię 360 km². Miasto położone jest na licznych (podobno tak jak Rzym siedmiu wzgórzach) u ujścia Sawy do Dunaju. Po drugiej stronie Sawy leżą dzielnice: Zemun i Novi Beograd, po drugiej stronie Dunaju jedynie przedmieścia - Krnjaca).



CAF w parku „Taszmajdan”

Sieć komunikacji szynowej (tramwajowej) jest niewielkich rozmiarów jak na tej wielkości miasto i liczy ok. 41 km.

Stan infrastruktury torowej podczas mojej pierwszej wizyty w 2002 roku był średni, ale tramwaje mimo to nie jeździły zbyt wolno (jak choćby na Ukrainie czy Rumunii). W ostatnich kilku latach (zwłaszcza 2005-2007) wyremontowano wiele odcinków przede wszystkim w centrum miasta.

Stan taboru tramwajowego poprawia się, ale ciągle pozostawia wiele do życzenia. Trwa realizacja kontraktu na dostawę 30 wagonów 5-członowych o długości 32 metrów hiszpańskiej firmy CAF. Podstawą taboru są ciągle przegubowe czeskie Tatra KT4 (ok.180). Ostatnia seria 20 wagonów pochodzi z 1997 r.

Według danych na koniec 2011 roku w mieście kurowało jeszcze 29 składów z Bazylei z początku lat 60-tych o konstrukcji podobnej do Duewaga. Estetyka wielu wagonów KT4 ciągle pozostawia wiele do życzenia – choć jest znacznie lepsza niż w 2002 i 2007 roku (podczas moich wcześniejszych wizyt w tym mieście).

Sieć kolejowa jest częściowo włączona do obsługi miasta – podziemna linia BEOVOZ pełni funkcję namiastki metra lub raczej S-Bahnu obsługującego również ruch podmiejski, choć tabor to stare niekiedy mocno wyeksploatowane radzieckie (łotewskie) elektryczne zespoły trakcyjne w wersji normalnotorowej.

12 linii tramwajowych kursuje z różnymi częstotliwościami. Są linie, które kursują co 5 minut, ale są i takie, które przyjeżdżają co 17 minut.



Trolejbus AKSM (MAZ) niskopodłogowy, na placu SLAWIJA.

Trwa obecnie przygotowanie do budowy metra lub tzw. metra lekkiego – lecz nie wszystko jest jeszcze rozstrzygnięte.

System taryfowy składa się przede wszystkim z biletów jednorazowych, które kosztują 60 Dinarów (2,20 zł). Nie ma w ofercie biletów dziennych. Do przedsiębiorstwa GSP (Gradsko Saobraćajno Preduzeće) należą również trolejbusy, które obsługują część miasta – w ciągu ostatnich lat przeszły skok cywilizacyjny. Obecnie 131 trolejbusów to w większości niskopodłogowe (107 standardowe i 24 przegubowe) białoruskie MAZY (AKSM) i TROLZY. Zastąpiły będące już w 2002 roku w stanie agonalnym radzieckie ZIUBy. Ponadto kilka pojazdów przyjechało z Austrii.

Autobusy należące do GSP (jest ich 800) to głównie IKARBUSy, ZEMUNy, czeskie KAROSY i trochę używanych zachodnioeuropejskich autobusów. Obecnie trwa realizacja kontraktu na dostawę 400 (120 standardowych i 280-przegubowych) autobusów niskopodłogowych. Rozpisany jest też przetarg na 180 autobusów przegubowych i 10 standardowych. Część autobusów jest napędzana CNG.

Znaczną część linii autobusowych obsługują prywatni przewoźnicy w ramach jednego systemu taryfowego.

Tomasz Czuderna
Fot. T. Czuderna



Tatra KT4 przy dawnym ministerstwie obrony zbombardowanym w 1999 roku

ŻÓŁTYM TRAMWAJEM PO LIZBONIE

Mając na co dzień styczność z tramwajami, które dowożą nas do pracy, szkół czy domu nawet nie zdajemy sobie sprawy, że nasze miasto kojarzy się wielu osobom właśnie przez nasze niebieskie pojazdy szynowe. Są jednak miasta gdzie tramwaj czy autobus obok podstawowego zadania jakim jest przewóz osób stanowi jeszcze coś więcej. Bez niego wizerunek miasta jest niepełny a każdy turysta odwiedzający interesujące zakątki miasta jako punkt obowiązkowy do „zaliczenia” wpisuje skorzystanie z tego środka komunikacji.

Czy możemy sobie wyobrazić Londyn bez piętrowych czerwonych autobusów, albo San Francisco bez tramwaju linowego? Do takich obowiązkowych ikon komunikacyjnych z pewnością na naszym kontynencie zaliczyć musimy stolicę Portugalii, Lizbonę z jej żółtymi tramwajami.

Niewielkie dwuosiove „electricos” są jedną z najważniejszych atrakcji miasta leżącego nad Tagiem i to nie tylko ze względu na wiek i wygląd tych pojazdów, ale przede wszystkim na miejsca, jakimi on podąża. Liczne wzniesienia, spadki, ostre łuki i miejsca w których, jak się wydaje podróżnym, minięcie z innym pojazdem jest niemożliwe tworzy niesamowity klimat, który warto poczuć, zobaczyć.

Dzisiejsza sieć tramwajowa to tylko wspomnienie tej dawnej, której początek sięga 1873 roku. Kursuje zaledwie pięć linii, które pozostały po dużej likwidacji w połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku i zachłystnięciu się komunikacją indywidualną czyli samochodami. Wiele spośród linii zlikwidowano, ale pozostałe tylko wyłączono z obsługi miasta. Nadal w ulicy zobaczymy kompletne będące wręcz w idealnym stanie torowiska a nad nimi wiszącą sieć trakcyjną. Brakuje tylko popiskujących na ciasnych zakrętach wagonów. Tych od lat ubywa, a o nowym taborze mogącym obsługiwać tę, dla nas, dziwną sieć nie słyhać. Uwarunkowania infrastruktury miały niebagatelny wpływ na wpisanie się sylwetki jeżdżących tramwajów w pejzaż miasta. Niezwykle kręta

sieć, liczne ostre wzniesienia i ciasne ulice sprawiają, że najlepszym pojazdem na takie warunki jest wagon dwuosiovy. Inne nowsze rozwiązania okazywały się zbyt drogie na warunki finansowe jakimi dysponowało miasto. Przez lata takiej sytuacji wagony stały się jego symbolem i dlatego pod koniec lat 80-tych zdecydowano się na modernizację istniejących wagonów poprzez wymianę elementów napędu pozostawiając niezmienną pudła (nadwozia) z wręcz archaicznymi wnętrzami.

Spośród istniejących linii trzy obsługują najciekawsze pod względem turystycznym dzielnice miasta, w tym



oddzielenie tramwaju od ruchu samochodowego. Na linii tej kursują także zupełnie inne, choć nie tylko, współczesne trzyczłonowe niskopodłogowe tramwaje.

Położenie Lizbony na bardzo stromych wzgórzach sprawiło, że w niektórych miejscach obok tramwaju spotkać możemy zupełnie inne środki transportu szynowego. „Elevadores” a dla nas kolejki linowo terenowe jak Górę Parkową w Krynicy czy Gubałówkę w Zakopanem pozwalają mieszkańcom i licznym turystom na szybkie pokonanie ostrych wzniesień. Te pokonujące zwykle ok. 200-300 metrów długości trasy docenimy gdy przyjdzie nam pokonać tę samą trasę piechotą. Różnica poziomów pomiędzy dolnym a górnym przystankiem wynosi ok. 45 metrów. Wszystkie trzy istniejące funikulary są godne uwagi, ale na polecenie zasługuje „Elevador da Bica”. W odróżnieniu od pozostałych jego dolna stacja nie zaczyna się na ulicy ale w bramie kamienicy, której drzwi wejściowe nie różnią się niczym od wielu stojących obok budynków.

Trzecim rodzajem środka transportu jest funkcjonująca od początku XX wieku publiczna winda „Elevador Santa Justa” która wynosi chętnych na wysokość 32 metrów

skąd niewielkim mostkiem możemy wejść niemal wprost do zniszczonej ponad 200 lat temu na skutek trzęsienia ziemi katedry leżącej w położonej wyżej części miasta.

Oczywiście w Lizbonie obok opisanych środków komunikacji skorzystać możemy z rozbudowanej sieci metra a także z licznych linii autobusowych uzupełniający system zbudowany w oparciu o pojazdy szynowe. Opisane rodzaje transportu – bez metra - od wielu lat (i nie słychać o chęci zmiany lub wprowadzania innej firmy) obsługuje przedsiębiorstwo Carris (Companhia de Carris de Ferro de Lisboa). Na wszystkie rodzaje transportu obowiązuje jedna taryfa a cena biletu nastawiona jest ewidentnie na osoby preferujące zakup biletu okresowego nawet na krótki okres. Koszt zakupu biletu jednorazowego u prowadzącego to 2,85 – 3,25 € w zależności od pojazdu podczas gdy koszt biletu 24 godzinnego to zaledwie 5 €.

Jacek Kołodziej, fot. Jacek Kołodziej



najstarszą Alfamę. Najbardziej znana rozpowszechniona w przewodnikach linia ma numer 28 dowożąca turystów m.in. do lizbońskiej katedry czy Bazylikę Estrela (ja polecam nie mniej ciekawą linię 12). Wznosząc się po krętych i ciasnych ulicach możemy bez wysiadania z wagonu przez niemal zawsze otwarte okna dotknąć mijane budowle a z niektórych miejsc podziwiać położony w dole Tag. Zjeżdżając w dół niektórymi ulicami mamy wrażenie podróży kolejką górską w lunaparku (pochylenie przekraczające 140%!!!). Prowadzący wagony muszą wykazywać się niezwykłą tolerancją i zrozumieniem zarówno dla turystów jak i innych uczestników ruchu, kierowców samochodów, którzy pozostawiają swej pojazdy blokując ruch lub próbując się wyminąć się na niezwykle ciasnych ulicach z jadącymi z przeciwka tramwajami.

Odmienny charakter ma linia 15 kursująca z centrum do Belem, dzielnicy oddalonej o kilka kilometrów na zachód. Brak wzniesień i duża ilość miejsca pozwoliło na

NOWE TRAMWAJE W CZĘSTOCHOWIE

O Częstochowie w przeszłości mówiono, że „leży nad linią tramwajową” a nie np. nad rzeką Wartą. Tak – miasto to bowiem do 9 września miało jedną linię tramwajową – niestety tylko jedną – łączącą północną część miasta z jej południowymi krańcami.

Było jedynym miastem w którym po II wojnie światowej zdecydowano się na budowę linii tramwajowej od podstaw. Budowę rozpoczęto 1953 roku a uroczyste oddanie nastąpiło 8 marca 1959 roku. W późniejszym czasie, w miarę rozwoju miasta w kierunku północnym, linię stopniowo przedłużano. Raz w 1971 roku i drugi raz w 1984 roku. I tak wszystko trwało do 2012 roku.

W dniu 9 września 2012 roku, miastu udało dzięki bardzo dużemu wsparciu (85%) projektu przez Unię Europejską doprowadzić do końca budowę i dokonać otwarcia nowego odcinka linii tramwajowej, a właściwie jej 4,5 km odnogi” w kierunku południowo-zachodnim (w kierunku dzielnic Wrzosowisk i Stary Raków). Zakupiono także, w ramach projektu, 7 sztuk nowoczesnych tramwajów TWIST produkcji PESA Bydgoszcz.

Nowe tramwaje niskopodłogowe TWIST zostały zaprojektowane specjalnie dla Częstochowy. Są to pojazdy trójczłonowe, wyposażone w cztery obrotowe – to nowość



w produkcji PESY - wózki jezdne. Pojazdy wyposażono w zderzaki o zwiększonym współczynniku pochłaniania energii a kabina motorniczego tworzy tzw. klatkę bezpieczeństwa, co znacznie zmniejsza zagrożenie podczas kolizji. Pojazd jest klimatyzowany, posiada wygodne fotole (59 miejsc siedzących). Długość pojazdu to 32 metry. Maksymalna prędkość 75 km/h.

Otwarceniu nowej trasy towarzyszyła Parada Tramwajów – w której uczestniczyły: zabytkowa „eNka” – 4N1, tramwaj gospodarczy 102Na, eksploatowane liniowo 105Na i najnowszy nabytek czyli TWIST 129Nb. Paradę zorganizowało MPK wspólnie z Częstochowskim Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej (CKMKM).

Budowę rozpoczęto 19 sierpnia 2010 roku i choć jej projekt (z 2006 r.) budził wiele zastrzeżeń późniejszych wykonawców – nie obyło się bez poprawek – inwestycję udało się zakończyć trzy miesiące przed terminem. Wykonawcy dzielnie pokonywali piętrzące się czasami przed nimi niespodziewane trudności. Ale udało się.

Piotr Radoliński
fot. **Piotr Radoliński**



WSIAŚĆ DO AUTOBUSU BYLE JAKIEGO – PODRÓŻ LINIĄ 204

W ostatnim numerze Przewoźnika Krakowskiego zwiedzaliśmy podkrakowskie miejscowości, jadąc liniami 292 oraz 210. Dziś udamy się w podróż tuż za południowo-wschodnią granicę miasta. Wraz z linią 204 wjedziemy do przepięknej Wieliczki.

Na przystanku „Prokocim Szpital” czekamy na autobus linii 204, który zabierze nas poza granice administracyjne Krakowa. Punktualnie o godzinie 9:58 pojawia się stara pocziwa Scania CLL113, tak więc możemy ruszyć w drogę. Na trasie mijamy osiedla – Bieżanów i Rżąca, a następnie dojeżdżamy do ogromnego węzła drogowego. Tutaj przejeżdżamy nad jedną z najważniejszych dróg w naszym kraju czyli nad autostradą A4. Miłośnicy motoryzacji mogą podziwiać sznur samochodów pędzących jej pasami w obu kierunkach. My nie kierujemy się jednak ani w stronę Szarowa, ani w stronę zachodniej granicy tylko wjeżdżamy do sąsiadującego z Krakowem miasta powiatowego – do Wieliczki. Nasz autobus skończy bieg niemal w samym jego centrum. Zanim jednak tam dojedziemy, warto powiedzieć o nim kilka słów.

Otóż sama Wieliczka liczy ponad 20 tysięcy mieszkańców, jej powierzchnia wynosi 13,41 km². Do roku 1998 leżała w obrębie województwa krakowskiego. Tu znajduje się wspaniały obiekt muzealny - ogromna kopalnia soli. Jest ona jednym z najbardziej wartych odwiedzenia miejsc nie tylko w Małopolsce, ale i w całym kraju. Wieliczka jednak to nie tylko kopalnia soli. To także zamek żupny, liczne zabytkowe kościoły, pięknie położone parki. Uroki miasta doceniają zarówno turyści polscy jak i zagraniczni – choćby Włosi, którzy wybrali ją na swoją bazę podczas rozgrywanego w Polsce i na Ukrainie EURO 2012.

Nasz autobus powoli wjeżdża coraz głębiej w miasto. Po około 10 minutach jazdy dojeżdżamy do skrzyżowania ulic Narutowicza i Piłsudskiego. Tutaj na przystanku „Wieliczka Kościół” wysiada spora ilość pasażerów, bardzo dużo turystów. Nic dziwnego, bowiem stąd najbliższe jest do najcenniejszego obiektu Wieliczki. Wystarczy przejść ulicą brata Alojzego Kosiby (obok miejskiej biblioteki publicznej) i skręcić w ulicę Adama Mickiewicza, a później Edwarda Dębowskiego, by dojść do jednej z najstarszych manufaktur w Europie – słynnej „Kopalni Soli w Wieliczce”.

Obiekt ten powstał w XIII wieku i aż do 1772 roku wchodził w skład tzw. „Żup krakowskich”. W 1978 roku doceniono jego walor turystyczny i historyczny gdyż został wpisany na listę światowego dziedzictwa kulturowego

i przyrodniczego UNESCO. W tym miejscu warto dodać, że kopalnia jest jednym z najchętniej odwiedzanych miejsc w Polsce. Średnio rokrocznie zwiedza ją ponad milion turystów.

Sama kopalnia składa się z dziewięciu poziomów, zaś trasa turystyczna liczy sobie aż 3 kilometry i biegnie przez 20 komór. Podczas takiej wycieczki zwiedzający schodzą najniżej na głębokość 135 metrów.

Niecodzienna sceneria, historia i wreszcie aranżacja muzeum sprawiają, iż miejsce to na długo pozostaje w pamięci zwiedzających. Najpiękniejsze obiekty, które można tu zobaczyć, to przede wszystkim kaplica św. Kingi, a także komory: Janowice, Weimar czy też Michałowice. Pierwsza znajduje się na głębokości 101 metrów i pełni m. in. rolę podziemnego kościoła. W niej bowiem znajdują się relikwie św. Kingi. Posadzka kaplicy wyrzeźbiona jest w solnej bryle, zaś żyrandole zbudowane z kryształów solnych, zawieszane są na wysokości 12 metrów pod sufitem. Tutaj też znajdują się płaskorzeźby ilustrujące wydarzenia





z kart Nowego Testamentu. Jedną z nowszych rzeźb znajdujących się w kaplicy jest pomnik papieża Jana Pawła II, który stanął tu w roku 1999. Jego autorem jest Stanisław Anioł.

Komora Weimar z kolei, to jeden z najważniejszych tego typu obiektów znajdujących się na trasie turystycznej. Opisując jej budowę, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, że w latach sześćdziesiątych XX wieku została ona częściowo zalana solanką. W ten sposób utworzone zostało jezioro, przy którym wybudowano pomost widokowy, galerię i schody. W tym miejscu odbywa się jedna z najbardziej spektakularnych części wycieczki, a mianowicie spektakl, któremu towarzyszy światło i dźwięk.

Zwiedzając kopalnię soli w Wieliczce należy „przygotować się” na spotkanie z legendarnym Skarbnikiem. Wśród górników krążą o nim niezliczone legendy. Większość z nich przedstawia go jako dobrego ducha, który w razie niebezpieczeństwa ostrzeża przed nim górników.

W wielickiej kopalni oprócz zwiedzania trasy turystycznej, można zapoznać się także ze znajdującą się pod ziemią ekspozycją Muzeum Żup Krakowskich. Jest to pierwsza ekspozycja (druga znajduje się w zamku żupnym) usytuowana na trzecim poziomie, na głębokości 135 metrów. Zbiory jej zebrane są w 14 komorach i przedstawiają zarówno losy kopalni, jak również narzędzia i urządzenia służące do wydobywania i transportu soli. Tu można także zapoznać się z historią samej Wieliczki.

Niewątpliwie, gdy wyjdziemy z tego niezwyklego obiektu, to prawie każdy turysta rzuci tęskne spojrzenie na „Szyb Daniłowicza”. Kopalnia soli jest bowiem obiektem, przy którym warto na dłużej się zatrzymać, dokładnie obejrzeć, a przede wszystkim koniecznie zwiedzić.

Teraz udajemy się do pobliskiego Zamku Żup Krakowskich. Obiekt składa się z trzech głównych budowli, na które składają się zamek środkowy datowany na XIII-XIV wiek, północny z okresu XV wieku i południowy obejmujący wiek XIX i XX. W skład budowli wchodzi również czternastowieczne baszty. Podwaliny pod jego budowę dał książę Henryk IV Probus. Zamek miał bardzo burzliwą historię. Przez ponad 600 lat ulegał licznym kataklizmom, a to: pożarom, wojnom, oblężeniom... One to w znaczący sposób wpłynęły na jego kształt. Jednak najdotkliwszym zniszczeniem uległ on pod koniec II wojny światowej w 1945 roku. Z czasem poddano obiekt licznym pracom

renowacyjnym zakończonym w 1992 roku. Współcześnie, odrestaurowany zamek stanowi siedzibę Muzeum Żup Krakowskich. W ramach jego zwiedzania można obejrzeć stałą ekspozycję archeologiczną, kolekcję solniczek oraz wystawy czasowe często aktualizowane.

Chętni do kontynuowania podróży autobusem 204 dojeżdżają teraz do przystanku „Wieliczka Cmentarz”. Część podróżnych w ramach wycieczki ogląda jeszcze pozostałe zabytki Wieliczki. Przede wszystkim liczne obiekty sakralne. Wśród nich godny polecenia jest zespół kościelny oo. Franciszkanów, wybudowany i ufundowany przez króla Zygmunta III Wazę w pierwszej połowie XVII wieku. Interesującą budowlą jest także kościół św. Klemensa, który jest datowany na wiek XIX.

Będąc w Wieliczce warto również zobaczyć późnobarokowy pałac wybudowany w XVIII wieku, przez braci Konopków. Obecnie mieści się tu siedziba małopolsko-świętokrzyskiego oddziału Instytutu Pamięi Narodowej. Po intensywnym zwiedzaniu miasta, czas na krótki odpoczynek. Zrealizować go możemy, udając się na spacer po wielickich terenach zielonych, a mianowicie po parku

Adama Mickiewicza, oraz parku św. Kingi. Ten ostatni przez wiele lat pełnił zaszczytną funkcję parku zdrojowego. Można się tu zrelaksować i nacieszyć oczy złotą polską jesienią.



Niestety każda podróż musi się kiedyś skończyć, nasza również gdyż dojeżdżamy do przystanku „Wieliczka”, a następnie udajemy się z powrotem w kierunku Krakowa. Mamy nadzieję, że skorzystacie państwo z naszej propozycji – wycieczki linią 204. W ostatnim tegorocznym numerze Przewoźnika Krakowskiego będziemy podróżowali linią 222.

Jan Adamski, Fot. Rafał Stachurski



PRZEDSTAWICIELE URZĘDU MIASTA Z SOFII OGLĄDALI KRAKOWSKIE INWESTYCJE



Trzy dni, od 23 do 25 października 2012 roku, trwała w Krakowie wizyta kilkunastu pracowników magistratu stolicy Bułgarii. W ramach realizowanych przez władze Sofii projektów unijnych mieli oni za zadanie zapoznać się ze zrealizowanymi już unijnymi inwestycjami, które dobrze służą mieszkańcom europejskich miast.

Na cel takiej wizyty wybrali Kraków oraz inwestycje, które tu zostały zrealizowane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, Zarząd Infrastruktury komunalnej i Transportu oraz Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa. W pierwszym dniu wizyty poznali szczegóły realizacji dwóch unijnych projektów przez krakowskiego przewoźnika: „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I” oraz „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”. Dzięki tym projektom w Krakowie powstała nowa linia tramwajowa, kilka ulic wraz z torowiskami zostało zmodernizowanych a dodatkowo udało się kupić aż 48 nowych wagonów. W tym samym dniu goście z Sofii zapoznali się z zasadami udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane i dostawy współfinansowane ze środków unijnych oraz dowiedzieli się jak prowadzone są kampanie promocyjne projektów.

Informacje, które usłyszeli pracownicy urzędu miasta Sofii mogli zweryfikować zwiedzając wszystkie inwestycje realizowane przez MPK SA w dwóch unijnych projektach. Przede wszystkim mieli możliwość przejazdu nowoczesnym tramwajem NGT8 po trasie wybudowanej linii tramwajowej do Małego Płaszowa. Tramwajem przejechali także przez zmodernizowane torowisko w ul. Długiej i Lubicz, oraz przebudowaną w 2007 roku trasą z pętli Kamienna do pętli Krowodrza Górka.

Wszyscy uczestnicy tego przejazdu bardzo pozytywnie ocenili sposób w jaki inwestycje zostały wykonane oraz to jak dobrze służą mieszkańcom Krakowa.



Drugiego dnia pobytu w Krakowie goście z Sofii zapoznali się z funkcjonującym w Krakowie systemem sterowania ruchem oraz płatnej strefy parkowania. Ten temat omówili przedstawiciele Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Podobnie jak w pierwszym dniu, oprócz teorii ważna była także możliwość praktycznego zweryfikowania tego, jak funkcjonuje system odpowiedzialny za zarządzanie ruchem w Krakowie. Urzędnicy z Sofii zwiedzili bowiem dyspozytornię w siedzibie ZIKiT, gdzie m.in. znajdują się stanowiska nadzoru tunelu tramwajowego oraz trakcji tramwajowej.

Trzeci, ostatni dzień wizyty był poświęcony zadaniom realizowanym w ramach takich projektów jak Civitas Caravel oraz Aeneas. Przedstawiciele urzędu miasta Krakowa, którzy omawiali inwestycje zrealizowane w ramach tych projektów umożliwili także gościom z Bułgarii przetestowanie funkcjonującego w mieście systemu wypożyczania rowerów. Do ich dyspozycji była stacja znajdująca się w samym centrum miasta, tuż obok Wawelu.

Dzięki wizycie w MPK SA goście z Sofii mogli także zobaczyć, jak ważna w realizacji unijnych projektów jest współpraca miejskich jednostek.

Marek Gancarczyk



PRZEDSZKOLAKI UCZYŁY SIĘ KORZYSTAĆ Z TRAMWAJU



Dzieci uczyły się kasować bilety

To nie był zwykły dzień dla kilkunastu dzieci z Przedszkola Samorządowego nr 140 w Krakowie. W czwartek, 20 września miały bowiem okazję zwiedzić zajezdnię tramwajową i poznać zasady bezpiecznego podróżowania tramwajem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA.

Ale po kolei. Zanim grupa dzieci zaczęła na dobre oglądać tramwaj, a był to jeden z wagonów Bombardiera, dowiedziała się, że początek podróży wiąże się z koniecznością skasowania biletu. Każdy z przedszkolaków otrzymał specjalną karteczkę o wielkości i kształcie prawdziwego biletu i mógł samodzielnie włożyć go do kasownika. Po skasowaniu takiego „biletu” dzieci mogły już spokojnie zająć miejsca i posłuchać bardzo ważnych wskazówek dotyczących bezpiecznego wsiadania i wysiadania z tramwaju. Motorniczy krakowskiego przewoźnika, Sebastian Tatar zwrócił wszystkim uwagę na dwie rzeczy. Przede wszystkim na fakt funkcjonowania fotokomórki w drzwiach. Dopóki pasażerowie wsiadają lub wysiadają drzwi nie mogą się zamknąć. Drugą kwestią, o której dzieci usłyszały był specjalny dźwięk towarzyszący zamykaniu się drzwi. Po



Z lodami nie wolno wchodzić do tramwaju



Przedszkolakom dużo radości sprawiła możliwość oglądania kabiny motorniczego

tym sygnale nikt nie powinien już próbować wsiadać i wysiadać z tramwaju.

Tuż po tym pokazie dzieci musiały wysoko zadzierać głowy, aby zobaczyć specjalne informacje naklejone pod sufitem tramwaju, które wskazał im motorniczy. Dowiedziały się z nich, że wybierając się w podróż tramwajem nie warto kupować lodów lub ubierać rolek. Z tymi przedmiotami nie wolno wchodzić do pojazdów komunikacji miejskiej. Dzieci usłyszały także, że jadąc w tramwaju trzeba trzymać się poręczy. Stosując się do tej zasady będą bezpieczne w przypadku, gdyby motorniczy został zmuszony do gwałtownego hamowania.

W trakcie oglądania tramwaju dzieci mogły także wejść do kabiny motorniczego a także na własnej skórze przekonać się, że tramwaje mogą jechać to tyłu. Służy do tego specjalny pulpit znajdujący się na samym końcu tramwaju.

Dzięki tej wizycie dzieci, które jeszcze samodzielnie nie korzystają z komunikacji miejskiej, mogły usłyszeć wiele ważnych zasad związanych z podróżowaniem tramwajami i autobusami. Na pewno w przyszłości im się przydadzą.

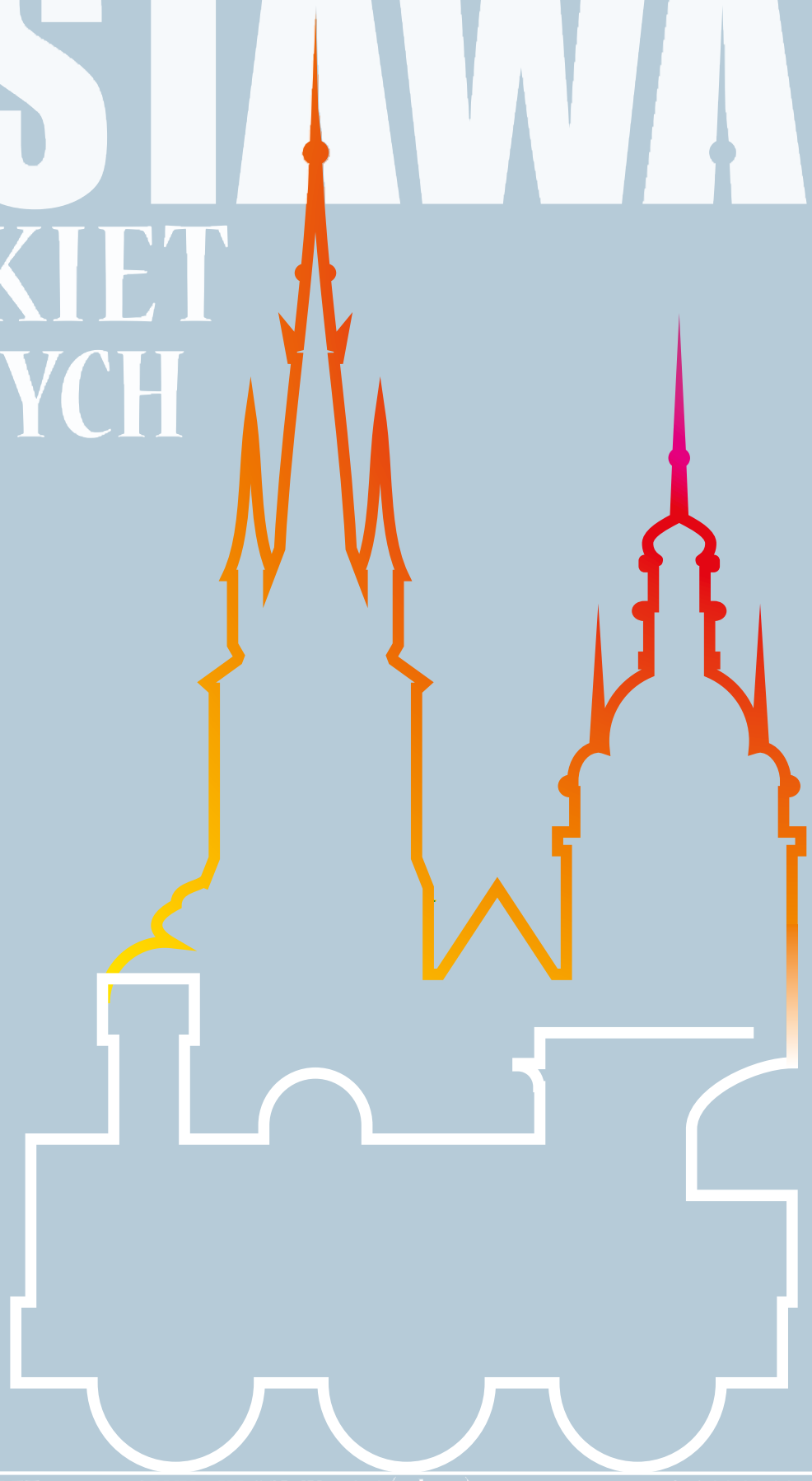
Marek Gancarczyk
Fot. Beata Kowalik-Tatar



Motorniczy wyjaśniał zasady bezpiecznego wsiadania i wysiadania

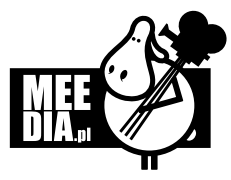
WYSTAWA

M AKIET KOLEJOWYCH KRAKÓW 2012



WYSTAWA W DNIACH 8-9 GRUDNIA 2012, BILETY: NORMALNY 5 ULGOWY 3 8.12 (sobota) czynne: 10:00-14:00 i 16:00-20:00
9.12 (niedziela) czynne: 10:00-14:00 i 15:00-19:00

PATRONAT HONOROWY PREZYDENT MIASTA KRAKOWA - JACEK MAJCHROWSKI



DZIENNIK POLSKI

WWW.KRAKOW.PL

TVP KRAKÓW

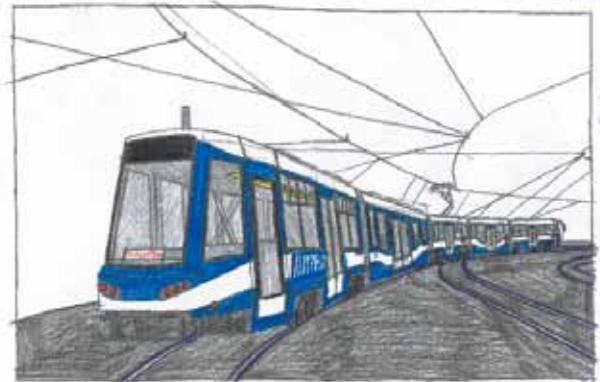
MICHAŁ STASIK – MISTRZ W RYSOWANIU KRAKOWSKICH TRAMWAJÓW

Michał Stasik, od 2010 roku jest uczestnikiem Warsztatu Terapii Zajęciowej przy Centrum C 7 w Krakowie. Znajduje się tam placówka dla osób niepełnosprawnych intelektualnie, stwarzająca osobom niepełnosprawnym, niezdolnym do podjęcia pracy, możliwość rehabilitacji społecznej i zawodowej.

Michał, jako osoba z autyzmem atypowym, w naszej placówce może realizować swoje pasje i zainteresowania. Jedną z nich jest szeroko pojęta „miłość do kolejnictwa”. Wykazuje nieprzeciętny talent plastyczny, rysując z pamięci tramwaje, pociągi, kolejki linowe, zabytkowe wagony, autobusy. Nieprzeciętna jest również jego umiejętność rysowania „w przestrzeni”, zachowania proporcji, układu linii, bez użycia linijki. Michał bardzo dużo czyta (szczególnie z Internetu) na temat kolejnictwa, a przede wszystkim jego historii. Potrafi nazwać każdy skład, linię tramwajową, odpowiednim numerem seryjnym, zna numery boczne poszczególnych linii, zna trasy przejazdu wszystkich tramwajów w Krakowie, wie gdzie i w którym roku jaki tramwaj został wyprodukowany. Marzy, żeby w przyszłości zostać motorniczym.

Rafał Wach

MPK S.A. W KRAKOWIE, WROCEAWSKI TRAMWAJ ELEKTRYCZNY.
TEN KOŁOS WYJEDZIE NA NASZE TORY.
MA 40,5 METRA DŁUGOŚCI,
DZIERŻY 1300 KILÓWOLTÓW,
POWIAT WE WROCEAWIU.

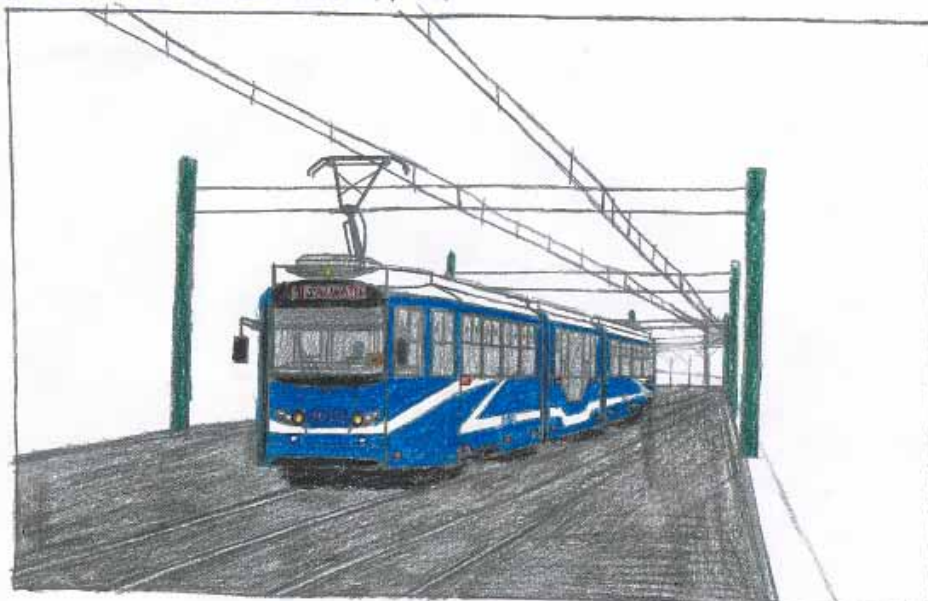


MPK WROCEAW.
TRAMWAJ TESTOWANY WE
WROCEAWIU.

Michał Stasik 20.02.2012.
podpisz data wykonania.

KRAKOWSKI TRAMWAJ ELEKTRYCZNY.

DÜWAG/UE8N: 3021/N.R. 1.



3.09.2011 (SOBOTA.)
UL. KOŚCIUSZKI.

Michał Stasik 25.02.2012.
podpisz data wykonania.

KALENDARIUM



01-07-2012

13:30-14:07 - ul. Basztowa, kierunek Teatr Bagatela - wybrzuszenie szyny

14:46-15:42 - ul. Kościuszki, kierunek Filharmonia – wybrzuszenie szyny

16:50-17:39 - ul. Basztowa, kierunek Teatr Bagatela – wybrzuszenie szyny

19-07-2012

W godz. 16:08-17:18 na ul. Kasztanowej, a następnie od 17:40 do 18:00 w miejscowości Bolechowice przewrócone silnym wiatrem drzewa zablokowały drogi. Z pomocą Straży Pożarnej odblokowano przejazd.

18-08-2012

21:20 - w tramwaju linii nr 20 podczas kontroli biletowej jeden z pasażerów wcisnął kontrolerowi banknot 50 zł po czym szybko uciekł. Kontroler sporządził odpowiednią notatkę dołączając pieniądze.

21-08-2012

Kierowca TIR-a źle ocenił swoje możliwości manewrowania pojazdem i stanął w poprzek ul. Petrażyckiego. Niefortunny manewr kierowcy spowodował zatrzymanie trwające 56 minut

21-08-2012

O godz. 21:57 w tramwaju linii nr 22 dwóch agresywnych pasażerów usiłowało wedrzeć się do kabiny prowadzącego. Szybka reakcja dyspozytora i Policji przyczyniła się do ujęcia sprawców przez funkcjonariuszy, którzy przybyli na miejsce dwoma radiowozami. Motorniczy kontynuował pracę po zakończonej interwencji.

21-08-2012

O godz. 23:05 dyżurny Straży Miejskiej zgłosił że jego patrol odwozi na izbę wytrzeźwień mężczyznę który posiada przy sobie legitymację pracowniczą motorniczego. Inspek-

tor, który udał się na miejsce stwierdził, że legitymacja była fałszywa.

14-09-2012

O godz. 15:54 na ul. Starowiślniej doszło do potrącenia nietrzeźwego pieszego przechodzącego w niedozwolonym miejscu. Pomimo szybkiej akcji służb medycznych pieszy zmarł w szpitalu.

20-09-2012

O godz. 9:15 w tramwaju linii 18 doszło do rozpylenia gazu. Zostali o to posądzeni kontrolerzy biletów. Po przyjeździe na miejsce Policji i wyjaśnieniach okazało się że to pasażer użył gazu przeciwko kontrolerom. Sprawca został zabrany przez funkcjonariuszy Policji. „Zagazowany” tramwaj zjechał do zajezdni w celu wywietrzenia.

Piotr Kula

AUTOMAT BILETOWY W KAŻDYM TRAMWAJU



Pasażerowie komunikacji tramwajowej w Krakowie mogą jeszcze łatwiej kupić bilet. Wszystko dzięki temu, że w każdym tramwaju znajduje się automat biletowy. Można w nim kupić każdy rodzaj biletu jednorazowego i czasowego a także bilety grupowe. Warto także podkreślić, że z obsługą automatów problemu nie powinni mieć turyści nie znający języka polskiego. Każdy automat jest bowiem wyposażony w informacje w dwóch wersjach językowych: angielską i niemiecką. O tym, że w tramwaju znajduje się automat informuje specjalna naklejka. Jest ona umieszczona nad drzwiami tramwaju, obok których zamontowany jest automat.

Automaty biletowe znajdują się także w autobusach. Jest w nie wyposażony co drugi pojazd. Pasażerowie bilety mogą także kupić w każdym z 65 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej. Są one rozmieszczone w całym Krakowie.

Marek Gancarczyk

ZGNIATARKA DO BUTELEK

Jedna niezgnieciona plastikowa butelka zajmuje w koszu tyle samo miejsca co czternaście zgniecionych! Aby zachęcić mieszkańców Krakowa i turystów do zgniatania butelek MPK w Krakowie zamontowało na trzech przystankach specjalne urządzenia do zgniatania plastikowych butelek.

Proste w obsłudze zgniatarki zamontowano na przystanku tramwajowym „Dworzec Główny” przy ul. Basztowej, na przystanku autobusowym „Dworzec Główny-Wschód” oraz na przystanku tramwajowo-autobusowym „Teatr Bagatela”.



Zaprezentowane rozwiązanie spotkało się z bardzo dużym zainteresowaniem zarówno ze strony mediów jak i mieszkańców Krakowa.

To program pilotażowy prowadzony przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Jeśli okaże się, że urządzenia są wykorzystywane, a śmieci zajmują mniej miejsca w koszach na przystankach w centrum miasta będzie można je rzadziej opróżniać i zamontować urządzenia na kolejnych przystankach.

Jarosław Sabat

BOCIAN W ZAJEZDNI KRAKOWSKIEGO MPK

Pod koniec września na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka, przy ul. Walerego Sławka wylądowały dwa bociany. Początkowo pracownicy zajezdni przypuszczali, że bociany pojawiły się tam tylko na chwilę, przed podróżą do ciepłych krajów. Czas jednak mijał a bociany nie zamierzały odlecieć. Co ciekawe ptaki nie bały się ludzi, chodziły między autobusami, oraz po terenie stacji

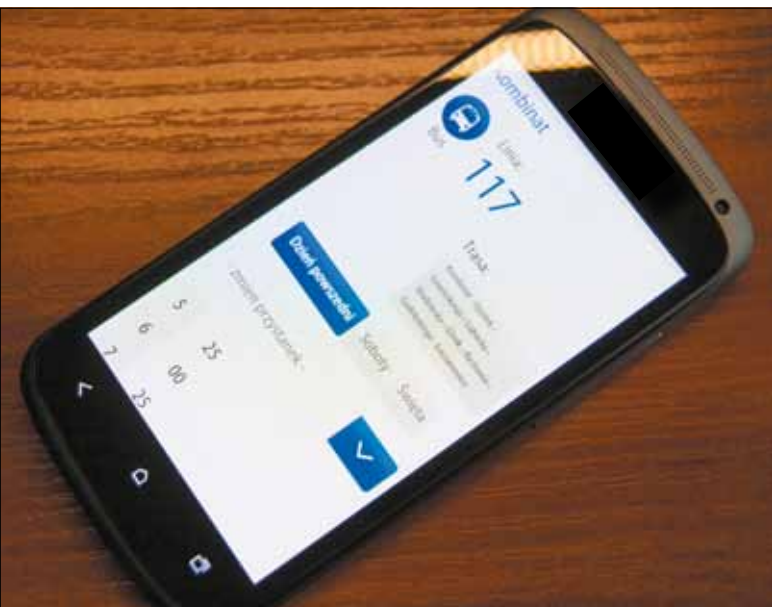


paliw. Pracownicy MPK SA zaczęli im nawet przynosić do pracy jedzenie: kawałki mięsa, ryby.

Ostatecznie o pobycie bocianów w zajezdni autobusowej zostało poinformowane Krakowskie Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami. Zaraz potem jeden bocian odleciał, a drugi został zabrany do pogotowia leśnego w Mikołowie.

Marek Gancarczyk
Fot. MPK SA

ROZKŁAD JAZDY TAKŻE DLA APPLE'A



Użytkownicy smartfonów z oprogramowaniem Apple'a mogą już korzystać z mobilnego rozkładu jazdy przygotowanego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Przypominamy, że rozkład jazdy tramwajów i autobusów mogą także sprawdzić użytkownicy zwykłych telefonów z dostępem do Internetu, aby błyskawicznie sprawdzić godziny odjazdów wszystkich tramwajów i autobusów w Krakowie. Wystarczy wpisać w telefonie adres: m.rozkłady.mpk.krakow.pl.

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 można uzyskać bardzo dokładne informacje o czasie przebiegu podróży, co na pewno pozwoli lepiej zaplanować podróż. Warto podkreślić, że z usługi będą mogli korzystać nie tylko krakowianie, ale także turyści nie znający języka polskiego. Apli-

kacja jest bowiem dostępna w dwóch językach obcych: angielskim i niemieckim.

Marek Gancarczyk, Paweł Musiał

KRĘCILI „JULKĘ” W BUDYNKU MPK



W sobotę, 18 lutego 2012 roku, budynek MPK SA przy ul. Św. Wawrzyńca stał się na chwilę... planem filmowym. Tam gdzie zazwyczaj pasażerowie kupują bilety, lub odwołują się od nałożonych przez kontrolerów opłat dodatkowych za brak biletu, pracowała ekipa TVN. Zdjęcia były kręcone przed budynkiem MPK SA a także wewnątrz w Izbie Pamięci MPK SA w Krakowie im. Tadeusza Polaczka – Korneckiego.

Odcinek, który tam powstał został wyemitowany 13 kwietnia 2012 roku (był to 74 odcinek).

Grzegorz Dyrkacz

ZMIANA LOKALIZACJI PSB

W dniu 19 listopada 2012 roku nastąpi przeniesienie Punktu Sprzedaży Biletów z ulicy Polonijnej 1 do nowej lokalizacji w budynku Dworca Autobusowego, przy ulicy Powstańców Wielkopolskich 6. Przypominamy, że w Krakowie funkcjonuje sześć Punktów Sprzedaży Biletów (ich adresy i godziny funkcjonowania są dostępne na stronie internetowej www.mpk.krakow.pl). Można w nich kupić każdy rodzaj biletu.

MG



MPK ZAMONTOWAŁO BAGAŻNIK W AUTOBUSIE DO BALIC

W poniedziałek, 10 września po raz pierwszy na krakowskie ulice wyjechał autobus z zainstalowanym wewnątrz specjalnym bagażnikiem, na którym pasażerowie mogą położyć nawet największe bagaże.

Autobus będzie kursował na linii 292, do Portu Lotniczego Balice, a więc na trasie gdzie wiele osób podróżuje z bagażami. Nowe rozwiązanie ma sprawić, że w autobusach tej linii przejazd będzie jeszcze bardziej komfortowy. Dzięki temu, że duże bagaże będzie można odłożyć na specjalny bagażnik, nie będą one blokowały przejścia. Tym samym wewnątrz autobusu będzie więcej miejsca dla pasażerów. Bagażnik funkcjonuje obecnie tylko w jednym autobusie marki Scania Castrosua. Jeżeli zastosowane przez krakowskiego przewoźnika rozwiązanie spodoba się pasażerom zostanie ono wprowadzone także do innych pojazdów obsługujących linię 292.

Warto podkreślić, że to już kolejne udogodnienie na tej trasie dla pasażerów. Już od kilku miesięcy na linii 292 kursują tylko autobusy przegubowe, które zastąpiły, krótsze i mniej pojemne autobusy 12-metrowe. Od 1 września zwiększyła się także częstotliwość tej linii. Warto także przypomnieć, że w Krakowie od kilku lat z powodzeniem funkcjonują także bagażniki rowerowe na kilku liniach autobusowych. Dzięki nim



rowery nie zajmują miejsca wewnątrz pojazdów i nie przeszkadzają pasażerom.

Marek Gancarczyk

mobilna dostępna dla wszystkich skuteczna

reklama na pojazdach MPK

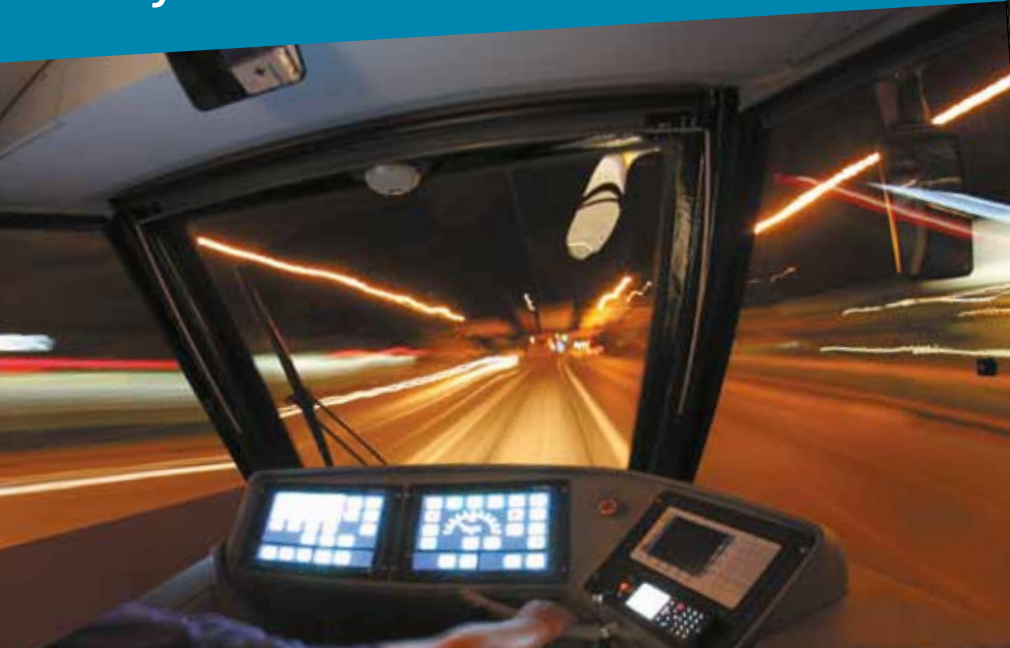
POKAŻ SIĘ NA MIEŚCIE!

reklama@mpk.krakow.pl tel. 12 254 19 19

Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II



Nowy tramwaj NGT8 czyli bezpieczeństwo i komfort na co dzień



Wysoki komfort jazdy na najwyższym, europejskim poziomie oraz poczucie bezpieczeństwa – tego będą mogli doświadczyć pasażerowie komunikacji tramwajowej w Krakowie, podróżujący nowymi pojazdami NGT8, zakupionymi przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. Wygodne i szybkie wejście do tramwaju zapewni niska podłoga, a sam przejazd pozwoli na chwilę wytchnienia w komfortowym, przyjaznym i klimatyzowanym wnętrzu. Śledzenie trasy przejazdu ułatwi nowoczesny system informacji pasażerskiej, dostosowany do potrzeb wszystkich podróżujących. Nad bezpieczeństwem pasażerów czuwać będzie stały monitoring oraz system „Interkom”, umożliwiający szybki kontakt z motorniczym. Nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne wagonów, dostosowane do obowiązujących norm środowiskowych, pozwolą na oszczędne zużycie energii oraz w znacznym stopniu ograniczą emisję drgań i hałasu podczas jazdy.

