

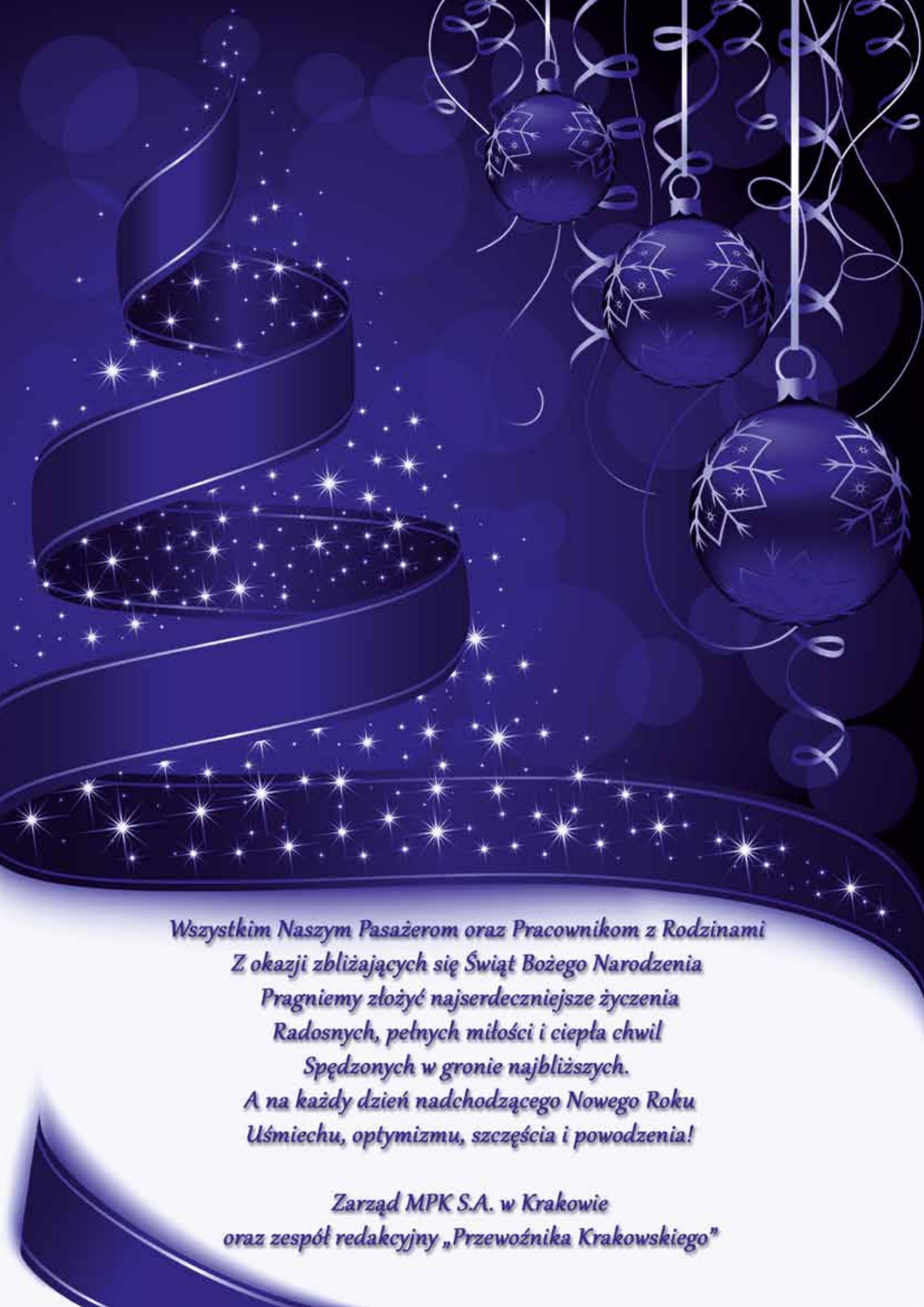
PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (46) 2012
październik – grudzień



Nowy układ linii tramwajowych
i autobusowych
Dyspozytor nie ma łatwego życia



*Wszystkim Naszym Pasażerom oraz Pracownikom z Rodzinami
Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia
Pragniemy złożyć najserdeczniejsze życzenia
Radosnych, pełnych miłości i ciepła chwil
Spędzonych w gronie najbliższych.
A na każdy dzień nadchodzącego Nowego Roku
Uśmiechu, optymizmu, szczęścia i powodzenia!*

*Zarząd MPK S.A. w Krakowie
oraz zespół redakcyjny „Przewoźnika Krakowskiego”*

CHCIAŁBYM SIĘ DOWIEDZIEĆ KOMU NAKOPAĆ DO D...

Sobota, 17 listopada, a raczej poniedziałek, 19 listopada, wywołał spore emocje wśród pasażerów komunikacji miejskiej. Oczywiście nie wszystkich. Dla większości osób wprowadzenie przez organizatora komunikacji miejskiej w Krakowie nowego układu linii tramwajowych i autobusowych nic nie zmieniło. Dla części pasażerów zmiany były jednak spore. Muszę się szczerze przyznać, że obawiałem się reakcji tych pasażerów w poniedziałkowy poranek, kiedy będą próbowali się dostać do pracy, na spotkania itd. Co prawda MPK SA nie było odpowiedzialne za wprowadzenie tych zmian, ale przecież, po pierwsze, pasażerowie mogą o tym nie wiedzieć, a po drugie, jeżeli wcześniej nie sprawdzili rozkładu jazdy, będą bardzo niezadowoleni i na pewno swoją złość będą próbowali wyładować na kimkolwiek, kto znajdzie się pod ręką, czyli na kierowcach i motorniczych. Rozmawiając z prowadzącymi kilka dni przed wprowadzeniem nowej siatki połączeń słyszałem takie same obawy. Niektórzy wspominali nawet coś o kaskach i kamizelkach kuloodpornych. Do pracy jechałem więc w poniedziałek, 19 listopada, z poczuciem nadciągającego nieuchronnie Armagedonu. No i... zawiodłem się na swoich przecuciach. Okazało się bowiem, że zdecydowana większość pasażerów w sprawie nowego układu tras nie dzwoni do MPK, tylko do właściwej jednostki odpowiedzialnej za zmiany, a co najważniejsze, żaden z prowadzących nie wyładował na oddziale ratunkowym, pobity przez pasażerów. Dzwoniłem nawet do kierowców i motorniczych pytając ostrożnie, jak minął im poniedziałek w pracy i wszyscy przyznawali, że bez żadnych problemów. Doszedłem więc do wniosku, że kampania informacyjna prowadzona przed wprowadzeniem zmian z wykorzystaniem wszystkich możliwych sposobów odniosła skutek. Ulotki, które były rozkładane na siedzeniach we wszystkich tramwajach i autobusach, informacja na monitorach w pojazdach, na ekranach automatów Krakowskiej Karty Miejskiej oraz na przystankach, a także wiadomości ukazujące się prawie codziennie w gazetach, radiu i telewizji przyniosły skutek. Zdecydowana większość pasażerów wiedziała, że będą zmiany i wiedziała, kto jest za nie odpowiedzialny. To oczywiście nie oznacza, że byli z nich zadowoleni. Potrafię to zrozumieć. Trudno bowiem oczekiwać, że ktoś będzie się cieszył ze zmian, które wydłużyły mu podróż i zmusiły do przesiadek. Nie mogę jednak zrozumieć stylu, w jaki niektóre osoby to swoje niezadowolenie okazują. Jak odnieść się do maila w stylu: „co za kretyn (ewentualnie debil i inne podobne określenia) to wymyślił?” Albo jak odpowiedzieć na maila, w którym ktoś pisze do mnie, że chciałby skopać d... odpowiedzialnemu za zmiany, a jeżeli mu takiej osoby nie podam, to wtedy skopie d... rzecznika?

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Wagon GT8S na linii nr 19

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

Korekta: Jakub Pogorzelski

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:

Chciałbym się dowiedzieć komu nakopać do d...

Marek Gancarczyk.....3

Wielka „Mała marszrutyzacja”

Hubert Wagula.....6

Nowa trasa tramwajowa na Ruczaj

Jarosław Prasol.....7

Zmiana w układzie linii dzisiaj i 13 lat temu

Adrian Obuchowicz.....8

Tysiące osób kupują bilet przez Internet

Marek Gancarczyk.....9

O planach na najbliższą przyszłość opowiada Julian Pilszczek, Prezes MPK

Marek Gancarczyk.....10

Jeden zwyczajny dzień pracy dyspozytora

Michał Ginter.....12

Krzyże Zasługi dla najaktywniejszych krwiodawców

Władysław Michalski.....15

Powstanie i działalność Klubu HDK

Tadeusz Walczak, Władysław Michalski.....16

Gracówki SN1 w Krakowie

Krzysztof Meyer.....18

Przegubowy „Ogórek” znów wozi pasażerów

Jacek Kołodziej.....22

Izba Przemysłowo-Handlowa nagradza MPK

Katarzyna Sadowska.....23

Jubileusze pracowników MPK z najdłuższym stażem

oprac. Magdalena Uran, Marek Gancarczyk.....24

Kierowcy MPK pomagają niewidomym w podróży

Lucyna Zalewska.....30

Nowe ceny biletów

Maria Naprawska.....31

Komunikacja miejska w Odessie

Tomasz Tuleja.....32

WSIĄŚ DO AUTOBUSU BYLE JAKIEGO...

Jan Adamski.....35

Angielski konsul pisze o krakowskiej komunikacji

Sir Neville Trotter.....38

Pracownicy wiedeńskiego przewoźnika w Krakowie

Marek Gancarczyk.....38

Warto skusić się na mobilną reklamę

Jarosław Sabat.....39

Kraków najlepiej oglądać z okna tramwaju

Tomasz Jezierski.....40

Wystawa makiet kolejowych

Jacek Kołodziej.....41

Najlepsi strażacy MPK ogień ugaszą w 35,6 sekund

Marek Gancarczyk.....42

Rozmaitości

Marek Gancarczyk.....43



10



13



18



30

WIELKA „MAŁA MARSZRUTYZACJA”



Zmiana trasy linii nr 8 wywołała spore kontrowersje

I stało się... 17 listopada 2012 roku, w związku z otwarciem nowej linii tramwajowej na Czerwone Maki i koniecznością skierowania w tamten rejon linii tramwajowych, wdrożono w życie tzw. „małą marszrutyzację”, czyli zmianę tras lini tramwajowych i autobusowych.

Poprzednia taka zmiana przeprowadzona była 3 stycznia 1999 roku i była związana z uruchomieniem linii tramwajowej na Kurdwanów. Dynamiczny rozwój miasta wprost wymusza zmiany w układzie komunikacyjnym. Najnowszy projekt wprowadzono na podstawie analiz przeprowadzanych pomiarów potoków pasażerskich oraz badań ruchu na odcinkach sieci komunikacji tramwajowej i autobusowej.

Wnioski do kierunków zmian układu linii

Dotychczasowy rozwój sieci tramwajowej oraz plany jej dalszej ekspansji wskazują na konieczność wzmocnienia tramwaju jako głównego środka transportu miejskiego w Krakowie. Tramwaj, korzystający z wydzielonych torowisk, coraz częściej wspomagany priorytetami w sygnalizacji, jest już dzisiaj i ma szansę być w przyszłości środkiem transportu, charakteryzującym się znacznie wyższą niezawodnością niż autobus, korzystający w większości przypadków z jezdni dostępnych dla ogółu pojazdów. Jednak obecna sieć tramwajowa nie pozwala na znaczne podniesienie

liczby pociągów tramwajowych w ruchu w okresach szczytowych. Ciągle wymaga ona uzupełnienia. Dlatego zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów na liniach musi się wiązać ze zmniejszeniem liczby tych linii, a tym samym z rezygnacją z niektórych tramwajowych połączeń bezpośrednich.

Przeprowadzone analizy przez SITK RP Oddział w Krakowie wskazują na potrzebę wzmocnienia także najważniejszych linii miejskich autobusowych, na których częstotliwości kursowania nawet co 10 minut w okresach szczytowych wydają się niewystarczające. Również i w tym przypadku ewentualne zwiększenie częstotliwości kursowania musi się wiązać ze zmniejszeniem liczby linii. Takie podejście kłóci się jednak z również powszechnie artykułowanymi oczekiwaniami utrzymania połączeń bezpośrednich w obecnym kształcie.

W wyniku przeprowadzonej oceny wielokryterialnej wariantów uwzględniających część postulatów zgłaszanych podczas spotkań z Radami Dzielnic wykonawca opracowania wybrał wariant, w którym uwzględniono możliwe do wprowadzenia zmiany wychodzące naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców. Dodatkowo ZIKiT, biorąc pod uwagę układ sieci, jego ograniczenia i możliwości techniczne oraz wprowadzone w ostatnim czasie zmiany w komunikacji, a także dodatkowo analizując zgłaszane uwagi przez mieszkańców i Rady Dzielnic, dokonał koniecznych uzupełnień i poprawek w przebiegu linii.

Linie nocne

I etapem marszrutyzacji było wprowadzenie nowej siatki połączeń na liniach nocnych. Najważniejszą i istotną zmianą w stosunku do starego układu jest uruchomienie dwóch linii nocnych tramwajowych, kursujących na trasach: Krowodrza Górka – Nowy Bieżanów oraz Bronowice Małe - Plac Centralny. W związku z tą decyzją zostały wprowadzone zmiany w komunikacji autobusowej tak, aby nie dublować wzajemnie tras. Ostatecznie układ sieci komunikacji nocnej składa się z 2 linii tramwajowych i 11 linii autobusowych, z czego 4 to linie aglomeracyjne. Częstotliwości kursowania linii nocnych pozostały takie jak obecnie tzn. co 30 i 60 minut, z uwzględnieniem wzmocnień w weekendy (podobnie jak obecnie).

Linie dzienne

II etap marszrutyzacji to zmiana siatki połączeń tramwajowych oraz autobusowych. Z 27 linii tramwajowych pozostały 22. Dwie wytypowane linie (50 i 52) w godzinach szczytu porannego i popołudniowego kursują z częstotliwością 5 min, natomiast w weekendy co 10 min. Zniknęły tzw. linie szczytowe, kursujące tylko w dni powszednie w godzinach szczytu. Sieć linii autobusowych uległa przede wszystkim modyfikacjom w rejonie Ruczaju i Czerwonych Maków. Linie miejskie autobusowe, kursujące ulicą Grota-Roweckiego, zostały wycofane i skierowane w inne rejony miasta, natomiast linie aglomeracyjne skrócono do nowego przesiadkowego dworca autobusowo-tramwajowego Czerwone Maki.

Co z tą ósemką?

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, projektując nową sieć połączeń Komunikacji Miejskiej, opierał się na badaniach przeprowadzonych przez naukowców z Politechniki Krakowskiej, którzy na podstawie informacji o kierunkach przemieszczania się pasażerów w Krakowie opracowali bardzo dokładny model ruchu. Dzięki niemu oraz przy pomocy zaawansowanych programów symulacyjnych można bardzo dokładnie kreślić (przewidzieć) kierunki przemieszczania się pasażerów.

W tym momencie jednym z najbardziej obciążonych ciągów tramwajowych w Krakowie jest odcinek pomiędzy Bronowicami a Teatrem Bagatela. Według badań największe zapotrzebowanie na bezpośrednie połączenie z Bronowicami występuje w Nowej Hucie, Nowym Bieżanowie i Kurdwanowie. Dużo mniejsza liczba pasażerów dojeżdża do Bronowic z rejonu Borku Fałęckiego.

Przygotowując reformę komunikacyjną ZIKiT musiał zdecydować, z jakiego połączenia z Bronowicami zrezygnować, gdyż utrzymanie wszystkich linii, przy wprowadzeniu dodatkowych kursów tramwaju numer 24, spowodowałoby



Linia nr 10 kursuje na nowej trasie do Pleszowa

znacznie przeciążenie układu komunikacyjnego. Analizowana była każda linia z osobna.

W wyniku badań okazało się, że to właśnie linia 8 przewoziła najmniejszą liczbę pasażerów na całej trasie (Borek Fałęcki - Bronowice Małe). Owszem, napelnienie tramwaju numer 8 na całej pierwotnej trasie było znaczne, jednak znakomita większość pasażerów (ok. 90 proc.) poruszała się albo z Borku Fałęckiego do centrum miasta (w tym momencie takie połączenie zapewnia linia 8), albo z Bronowic do centrum i Podgórze (w tym momencie taką podróż można zrealizować przy pomocy linii 13). Tylko niewielki, przeszło dwa razy mniejszy niż z Kurdwanowa i Nowego Bieżanowa, odsetek pasażerów podróżował bezpośrednio pomiędzy Borkiem Fałęckim i Bronowicami.

Co dalej?

W niedalekiej przyszłości czekają nas kolejne zmiany. Po wzroście kondycji finansowej miasta ma zostać wdrożona cały czas odwlekana tzw. „duża marszrutyzacja”, polegająca m.in. na zmianie taktu kursujących pojazdów. Obecnie rozważane są dwa warianty: częstotliwość co 6min, 12min, 24min oraz co 7,5min (7-8min), 15min i 30min. Również w tej marszrutyzacji zwiększenie częstotliwości kursowania wiązać się będzie ze zmniejszeniem liczby linii. Plany są gotowe – jednak wprowadzenie tego rozwiązania wiąże się ze sporymi kosztami sięgającymi nawet 20 mln zł rocznie. Nie bez znaczenia pozostaną także nowe inwestycje, takie jak budowa linii tramwajowych z ul. Wielickiej do Lipskiej oraz najbardziej oczekiwana nowa linia z Krowodrzy Górki do Górki Narodowej. Przy uruchamianiu nowych połączeń tramwajowych spodziewać się można kolejnych dużych zmian w układzie linii tramwajowych i autobusowych kursujących w rejonach objętych tymi inwestycjami.

Hubert Waguła

NOWA TRASA TRAMWAJOWA NA RUCZAJ



Na nowej pętli powstał terminal

Kilka miesięcy temu pisałem o początkach oraz aktualnym stanie inwestycji pod nazwą: „Budowa linii tramwajowej Brożka – Kampus UJ”.

Dzisiaj pora podsumować całość inwestycji, która została zrealizowana.

Przypomnijmy, zgodnie z planami Miasta Krakowa inwestycja obejmowała budowę nowej trasy tramwajowej w ciągu ulic: Grota-Roweckiego – Bobrzyńskiego oraz przebudowę układu ulicznego. Pierwsze intensywne prace związane z budową ruszyły pod koniec lutego 2011 roku. Pod koniec 2011 roku zostało oddane do eksploatacji torowisko tramwajowe o długości ok. 1700 m (pojedynczego toru) w ulicy Grota-Roweckiego, do skrzyżowania z ulicą Gronostajową.

W ciągu 2012 roku trwały dalsze intensywne prace związane z budową pozostałej części odcinka linii tramwajowej oraz przebudową ulicy Bobrzyńskiego. Trwała również budowa nowego terminala tramwajowo – autobusowego wraz z pierwszym w Krakowie parkingiem przesiadkowym w systemie „Park & Ride”, czyli „Parkuj i jedź”, który ma w założeniu zachęcać kierowców samochodów osobowych do pozostawiania pojazdu i kontynuowania podróży do centrum komunikacją zbiorową.

W końcu, w dniu 17 listopada 2012 roku, została uruchomiona cała, docelowa trasa tramwajowa do nowego terminala. Pętla tramwajowa i autobusowa otrzymała ostatecznie nową, sympatyczną nazwę „Czerwone Maki” (od nazwy pobliskiej ulicy).

Nowa trasa tramwajowa do dworca Czerwone Maki (odcinek od skrzyżowania ulic: Kapelanka / Grota-Roweckiego / Lipińskiego) liczy łącznie ok. 3.400 m pojedynczego toru. Na trasie znajduje się 6 par przelotowych przystanków tramwajowych. Wraz z uruchomieniem nowych przystanków tramwajowych zostały zmienione (zapewne dla uporządkowania nazewnictwa) prawie wszystkie nazwy dotychczasowych przystanków w ciągu ulic: Grota-Roweckiego i Bobrzyńskiego.

Nową trasę tramwajową obsługują aktualnie 4 linie: 11, 18, 23 i 52. Warto zaznaczyć, że wraz z otwarciem nowej

trasy do pętli Czerwone Maki została wprowadzona na terenie Krakowa poważna zmiana w układzie linii tramwajowych i autobusowych, zwana „małą marszrutyzacją”.

Czas pokaże, które linie i w jakim stopniu sprawdzą się na nowej trasie tramwajowej.

Ważne, że mieszkańcy tego gęsto zabudowanego obszaru osiedli mieszkaniowych, a także studenci i pracownicy licznych firm zlokalizowanych w rejonie ulicy Bobrzyńskiego, zyskali nowoczesny, wydajny i sprawny środek transportu, jakim jest tramwaj. Nowy tramwaj oczywiście cieszy.

Zakończona inwestycja ma jednak swoje wady. Patrząc na całość inwestycji: na szeroką dwujezdniową drogę z wieloma pasami ruchu, na wysokie i dehumanizujące ekrany dźwiękochłonne tworzące ponure wrażenie „ścieku komunikacyjnego”, na prawie całkowity brak zieleni, na urywające się drogi rowerowe, dla których brakło miejsca na 1/3 ciągu komunikacyjnego, wreszcie patrząc na to, w jak fatalny sposób zaprojektowano dojście do niektórych przystanków tramwajowych, zastanawiam się, gdzie zagubiły się w tym wszystkim nowoczesne zasady zrównoważonego transportu w miastach? Jak to się mogło stać, że powstała inwestycja, która ma niewiele wspólnego z tymi zasadami? Dlaczego nie potrafimy uczyć się od cywilizowanych miast europejskich? Dlaczego bezrefleksyjnie kształtujemy przestrzeń zdominowaną przez samochód i podporządkowaną jego potrzebom, przestrzeń brzydką, pozbawioną ładności i elegancji?

Jarosław Prasol



Do pętli Czerwone Maki kursują 4 linie tramwajowe

ZMIANA W UKŁADZIE LINII DZISIAJ I 13 LAT TEMU

Na początku ubiegłego roku (2011) głośnym tematem w mediach stała się zmiana siatki połączeń komunikacji zbiorowej w Krakowie. Wówczas organizator transportu publicznego – Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu podjął decyzję o opracowaniu nowego układu linii. Został ogłoszony przetarg w wyniku którego wykonawcą opracowania zostało Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

W wyniku kilkumiesięcznych prac zostały opracowane cztery warianty nowej sieci tramwajowej i autobusowej, z których wariant oparty o modul częstotliwości 6 i 12 minut uzyskał najlepsze wyniki symulacyjne i został rekomendowany do wprowadzenia. Prace zostały zakończone jeszcze w roku 2011, jednak jednym z podstawowych założeń było uwzględnienie budowanego odcinka torowiska do Kampusu UJ (obecna nazwa to Czerwone Maki). I właśnie moment otwarcia nowego połączenia stał się jednocześnie datą wprowadzenia w życie nowego układu linii. Jest tylko jedno ale... układ wprowadzony nie ma nic wspólnego z opracowaniem, jakie zostało wykonane przez specjalistów z SITK.

Nowy układ jest modyfikacją dotychczas obowiązującego o nowy odcinek torowiska z wprowadzeniem nowej częstotliwości (co 5 minut) na dwóch liniach tramwajowych. Taka częstotliwość jest czymś nowym dla krakowskich tramwajów, jednak w historii były linie autobusowe kursujące z większą częstotliwością. Nowe rozwiązania jak zawsze wzbudzają wiele kontrowersji i często są krytykowane, jednak w zdecydowanej większości oparte są o emocje, a nie racjonalną analizę.

Ja powstrzymam się od wygłaszania tu swoich opinii na temat tych zmian, a w zamian przypomnę atmosferę, w jakiej była wprowadzana poprzednia remarszrutyzacja w roku 1999. Wówczas nowy układ połączeń zaczął obowiązywać od 3 stycznia 1999 roku i również wywoływał wiele kontrowersji, a zakres zmian był zdecydowanie większy niż ten wprowadzony 17 listopada 2012. Miałem przyjemność opisywania i próby oceny tych zmian w pracy magisterskiej (pisanej wspólnie z kolegą). Może teraz to trudno sobie wyobrazić (zwłaszcza dla ludzi młodszych), ale nie było portali społecznościowych, forów internetowych wykorzystywanych na taką skalę jak obecnie. Internet w Polsce dopiero raczkował, a podstawowym narzędziem wymiany opinii był telefon i to jeszcze w większości stacjonarny. Samo to

powodowało, że liczba możliwych interwencji była ograniczona. Jednak każda interwencja była odnotowywana w specjalnym zeszycie i przyporządkowana do konkretnej linii.

Dla potrzeb badań przeprowadziliśmy ponad 1000 wywiadów ankietowych, rozmawiając z pasażerami na różnych ciągach komunikacyjnych i pytając o ich subiektywną ocenę zmian.

Co ciekawe, mimo że te zmiany w siatce połączeń były rzeczywiście spore, odsetek respondentów stwierdzających, że wprowadzone zmiany są im obojętne, był zaskakująco wysoki (40-50%). Ale najciekawszym doświadczeniem

było to, że nawet jeśli na ciągu zwiększyła się ilość kursów, ocena zmian w pierwszym okresie po ich wprowadzeniu (do 3 miesięcy) była negatywna. Te same badania przeprowadzone po kolejnych 3 miesiącach wskazują już całkiem odmienne nastroje i ocenę zmian. Podobnie było z uwagami rejestrowanymi we wspomnianym zeszycie, gdzie prawie 70% wszystkich uwag zostało zebranych w pierwszych ośmiu dniach funkcjonowania nowej sieci połączeń.

To wskazuje, że jako społeczeństwo nie lubimy zmian. Nie ma w tym nic dziwnego. Każda zmiana budzi obawy, a w przypadku połączeń komunikacyjnych trzeba z wyprzedzeniem zaplanować swoje podróże do pracy czy szkoły. To właśnie brak wcześniejszej informacji jest powodem wielu interwencji, których można byłoby uniknąć.

Obecnie ten problem jest zdecydowanie mniejszy niż przed 13 laty, przede wszystkim za sprawą po-

wszechnego dostępu do Internetu i takich rozwiązań jak wyszukiwarki połączeń. Przed tegoroczną zmianą siatki połączeń zostały opublikowane rozkłady jazdy wszystkich linii oraz została uruchomiona specjalna wyszukiwarka połączeń, która pozwalała na wcześniejsze sprawdzenie, jak dojechać do celu podróży. To z pewnością pomogło pasażerom i mieszkańcom odnaleźć się w zmienionej sieci komunikacyjnej.

Kiedy już minie kilka miesięcy i wszyscy przyzwyczają się do nowego układu, jego ocena zapewne się zmieni. Nie znaczy to, że nie będzie niezadowolonych, ale tacy zawsze byli, są i będą, niezależnie od wprowadzanych zmian. Być może znajdzie się ktoś, kto będzie chciał napisać pracę magisterską o tych zmianach.

Adrian Obuchowicz

Rekordowa strona MPK

W związku z wprowadzeniem nowego układu linii tramwajowych i autobusowych odnotowaliśmy rekordowy wzrost odwiedzin użytkowników strony internetowej MPK SA. Okazało się, że liczba wejść użytkowników korzystających ze strony z rozkładami jazdy w listopadzie 2012 roku wzrosła do 4,2 mln miesięcznie! (w poprzednich miesiącach ta liczba wynosiła średnio ok. 2 mln). Spory wzrost odwiedzin odnotowaliśmy także wśród użytkowników mobilnego rozkładu jazdy – wyniósł on 12,5 tysiąca (urządzenia z oprogramowaniem Android). Łączna suma odwiedzin oscylowała więc w listopadzie granicach 5 mln! Dla porównania: w dniu 3 listopada – liczba odwiedzin na stronie www.mpk.krakow.pl wyniosła 65 tys., dwa tygodnie później, 17 listopada, a więc w dniu wprowadzenia nowego układu siatki połączeń, wzrosła do 230 tys. Liczba wejść na poziomie ponad 200 tys. na dobę utrzymywała się jeszcze przez kilka dni.

Paweł Musiał

TYSIĄCE OSÓB KUPUJĄ BILET PRZEZ INTERNET

Coraz więcej pasażerów wie, że aby kupić bilet okresowy nie trzeba wychodzić z domu i posiadać gotówki. Te osoby wolą wygodnie sięść przed komputerem, zalogować się na stronie internetowej MPK SA i po kilku kliknięciach mieć wykupiony dowolny bilet okresowy. O coraz większej popularności tej formy zakupu biletu świadczą liczby. Od momentu wprowadzenia możliwości zapłaty za bilet przez Internet, a więc od połowy stycznia do połowy grudnia 2012 roku, zostały wykonane dokładnie 12 262 transakcje.

Przypomnijmy. Z takiej formy zakupu pasażerowie komunikacji miejskiej w Krakowie korzystają już od 16 stycznia 2012. Wcześniej pasażerowie na stronie MPK mogli jedynie sprawdzić ważność biletu zapisaną na KKM. Warto podkreślić, że to nowe rozwiązanie ma wiele zalet. Jedną z nich jest to, że za bilet możemy zapłacić nie wychodząc z domu, a sama operacja jest niezwykle prosta. Dokładna instrukcja na stronie <http://ebilet.kkm.krakow.pl/ebilet/> pokazuje w przystępny sposób, jak krok po kroku dokonać zakupu biletu. W tym celu wystarczy zalogować się, podając numer swojej karty miejskiej bądź legitymacji studenckiej (w przypadku studentów) i wybrać opcję „KUP BILET”. Następnie zgodnie ze wskazówkami uzupełnić odpowiednie pola.

Na zakup biletu przez Internet wystarczy poświęcić zaledwie kilka minut. Trzeba jeszcze tylko pamiętać, aby po jej zakończeniu podejść do automatu KKM i tam dokonać aktywowania biletu na karcie.

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

Marek Gancarczyk

Bilet na ELD

Doktoranci Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie jako jedni z pierwszych w Polsce mogą korzystać z Elektronicznej Legitymacji Doktoranckiej (ELD).

Wprowadzając taką legitymację Centrum Kart Elektronicznych AGH podjęło także współpracę z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA w Krakowie w zakresie wykorzystania elektronicznych legitymacji doktoranckich jako nośnika Krakowskiej Karty Miejskiej. Oznacza to, że od 1 października 2012 roku każdy doktorant AGH może użyć swojej legitymacji do zapisu biletu okresowego.

W ramach prac wdrożeniowych zakupiono i zaimplementowano specjalistyczne oprogramowanie do obsługi ELD, dokonano niezbędnych prac modernizacyjnych istniejącego od 2006 roku oprogramowania do obsługi kart elektronicznych, zakupiono blankiety kart ELD oraz hologramy potwierdzające ich ważność. Ponadto stworzono elektroniczną bazę doktorantów obejmującą dane osobowe oraz kolorowe fotografie.

Marek Gancarczyk

Do połowy grudnia 2012 roku, zostały wykonane dokładnie 12 262 transakcje

40-METROWE TRAMWAJE I ELEKTRYCZNE AUTOBUSY - O PLANACH NA NAJBLIŻSZĄ PRZYSZŁOŚĆ OPOWIADA JULIAN PILSZCZEK, PREZES MPK SA W KRAKOWIE



Marek Gancarczyk: Za pół roku do Krakowa przyjedzie 74. nowoczesny, niskopodłogowy tramwaj. To wystarczy? Można już przestać myśleć o kolejnych zakupach chociaż na parę lat?

Julian Pilszczyk: Na pewno nie. Mamy jeszcze w swoim taborze 58 wagonów E1, 35 potrójnych pociągów 105 N i ponad 20 pociągów złożonych z dwóch wagonów 105 N. To wszystko wymaga wymiany na nowe pojazdy. Tego faktu nie zmienia to, że tramwaje mogą wozić pasażerów nawet 50 lat.

MG: W takim razie co MPK planuje kupić w najbliższej przyszłości?

JP: Mam mówić o planach czy o pobożnych życzeniach?

MG: Interesują mnie konkretne plany.

JP: Mówiąc szczerze, w tej chwili to raczej są nasze pobożne życzenia. Wszystko bowiem zależy od tego, jakie

będą możliwości wykorzystania unijnych funduszy. Jeżeli potwierdzą się nasze optymistyczne przypuszczenia, to będziemy w stanie zamówić 36 nowoczesnych tramwajów, które zastąpią wszystkie potrójne składy. Niewykluczone, że dofinansowanie ich zakupu będzie możliwe jeszcze w obecnej perspektywie finansowej, a więc do roku 2015. W takim przypadku jednak nasze zamówienie będzie zależeć nie tylko od możliwości finansowych, ale także od producentów, którzy będą mieć bardzo mało czasu na realizację dostawy.

MG: Nie boi się Pan, że producenci tramwajów mogą to wykorzystać i zbudować tramwaje szybko, ale kosztem jakości?

JP: Na pewno nie ma mowy o jakimkolwiek uleganiu dostawcom co do jakości wagonów. Nigdy nie będzie zgody na to, aby dla Krakowa zostały przygotowane tramwaje, które np. mają przekroczone naciski osi na szynę, co w efekcie przekłada się na niszczenie torowisk. Jeżeli bierzemy

pod uwagę rok 2015 jako datę dostarczenia wszystkich 36 tramwajów, to rzeczywiście czasu jest na to bardzo mało. No chyba że będą to wagony podobne do tych, które MPK już eksploatuje. Ale czy przetarg wygra właśnie ich producent? Na to nie ma żadnej gwarancji.

MG: A może Pan powiedzieć coś więcej o tych tramwajach?

JP: Powinny to być wagony o długości 40-43 metrów. Niewykluczone jednak, że pozostaniemy przy długości 32 metrów.

MG: Nie brakuje pieniędzy na takie zakupy?

JP: Oczywiście nawet jeżeli otrzymamy unijne dofinansowanie, to musimy posiadać wkład własny. Na pewno ważne jest to, aby był on jak najmniejszy. Jednocześnie musimy także zabiegać o jak najkorzystniejsze warunki spłaty kredytów w bankach. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że podobna okazja do zakupu takiej liczby nowoczesnego i bardzo drogiego taboru może się już nie powtórzyć. Trzeba więc zrobić wszystko, aby taką szansę wykorzystać. Jeżeli to się nie uda i pieniądze z Unii nie popłyną do Krakowa, to trzeba będzie wrócić do modernizacji wagonów 105N zgodnie z wersją prototypową 405N, która już od kilku miesięcy wozi pasażerów na linii nr 4. Będzie to jednak proces długotrwały i kosztowny.

MG: Wspomniał Pan o zaciąganiu kredytów w bankach na zakup nowych tramwajów. Nie boi się Pan krytyki ze strony niektórych radnych, którzy już teraz zarzucają miejskim spółkom nadmierne zadłużanie się?

JP: Każda firma ma określoną zdolność kredytową. Jeżeli mówimy, że możemy kupić 36 nowych tramwajów, to oznacza to, że takie właśnie są nasze możliwości. Ktoś to przecież dokładnie policzył. Oczywiście zaznaczam, że te nasze możliwości są uzależnione od wysokości dofinansowania z Unii Europejskiej na poziomie minimum 60 proc. Tych radnych, którzy martwią się zadłużeniem spółek chciałbym uspokoić, a jednocześnie zasugerować, aby zajęli się tym, na czym naprawdę się znają.

MG: Teraz niskopodłogowe tramwaje to ponad 40 proc. całego taboru. Kiedy zostanie wycofany ostatni tramwaj z wysoką podłogą?

JP: Obawiam się, że nie stanie się to tak szybko, jak życzyliby sobie tego mieszkańcy Krakowa. Jeżeli nie będzie pomocy unijnych funduszy, to być może ostatni tramwaj z wysoką podłogą zostanie wycofany w Krakowie dopiero w 2050 roku.

MG: Z autobusami tego problemu już nie ma, bo prawie wszystkie mają niską podłogę. To chyba jednak nie oznacza, że MPK nie planuje zakupów nowych pojazdów?

JP: W przypadku autobusów sytuacja jest obecnie nieprzewidywalna. Przede wszystkim ze względu na stan finansów miasta oraz kończącą się w 2014 roku umowę na świadczenie usług przewozowych taborom autobusowym, którą MPK podpisało z Gminą Kraków w 2006 roku. Nie

można także zapominać o tym, że wielu miejskich radnych dąży do sprywatyzowania w maksymalnym stopniu traktacji autobusowej. Pomijając jednak te aspekty, to biorąc pod uwagę obecną liczbę obsługiwanych linii, MPK powinno kupować 45 autobusów rocznie, aby utrzymać średni wiek taboru na poziomie 7-8 lat. Tymczasem obecnie jesteśmy w stanie kupić rocznie zaledwie 25 pojazdów. W dodatku zapowiedź władz miasta o oddaniu w ramach przetargu wszystkich linii aglomeracyjnych prywatnemu przewoźnikowi oznacza, że MPK nie będzie potrzebować 114 autobusów. To bardzo dużo. Być może prywatny operator może jeździć taniej od miejskiego przewoźnika, ale najwyżej ta stawka będzie niższa o 2-3 grosze za przejechanie 1 km, (ale może być też wyższa, analizując obecne ceny rynkowe). Jaką w zamian za to pasażerowie otrzymają jakość? Na to pytanie przede wszystkim powinien sobie odpowiedzieć organizator transportu w Krakowie, który ma już doświadczenie w tym zakresie, bo zleca usługę przewozową prywatnej firmie od kilku lat. Mnie kojarzy się to z sytuacją kolei na Śląsku z początku grudnia, kiedy to doszło do kompletnego paraliżu komunikacyjnego. To są właśnie efekty powierzenia odpowiedzialności za komunikację niedoświadczonym podmiotom. Jak widać konkurencja nie w każdej dziedzinie jest lekarstwem.

MG: Po tym co usłyszałem rzeczywiście trudno myśleć o inwestowaniu w tabor autobusowy.

JP: Na pytanie o plany zakupów nowych autobusów będzie można konkretnie odpowiedzieć dopiero w lipcu 2014 roku, a więc po zakończeniu wspomnianej już przeze mnie umowy z Gminą Kraków. Wtedy będziemy już wiedzieć, czy miasto powierzy nam usługę przewozową w 100 proc., czy też tylko w części. Nawet wtedy jednak nie będziemy mieli pewności, jakie autobusy kupimy. Wszystko będzie przecież zależało od tego, jaki producent wygra w przetargu. Dodam tylko, że pocieszające jest to, że nie ma już Jelcza. Chociaż nie brakuje firm, które kontynuują produkcję w tej kategorii jakości.

MG: Rozmawiając o autobusach trudno nie wspomnieć o planach Zielonej Góry, która chce cały swój tabor zamienić na autobusy elektryczne. Czy mieszkańcy Krakowa mogą liczyć na to, że będą ich wozić podobne pojazdy?

JP: Chcemy, aby w najbliższej przyszłości w Krakowie pojawiło się 10 autobusów elektrycznych. Mamy nadzieję, że na ich zakup uda nam się uzyskać wsparcie z Unii Europejskiej. Złożyliśmy już nawet taki wniosek do tzw. banku projektów, co oznacza, że mamy szansę uzyskać współfinansowanie z unijnych funduszy w latach 2014-2020. W przypadku zakupu pojazdów elektrycznych konieczne jest także zbudowanie specjalnej infrastruktury, która umożliwi ładowanie baterii autobusów m.in. na pętlach. Nie bez znaczenia jest także cena – autobus elektryczny jest 2-2,5 razy droższy od pojazdów z tradycyjnymi silnikami. W tym wypadku te koszty rekompensuje jednak zmniejszenie źródeł emisji spalin, co na pewno poprawi jakość powietrza w Krakowie.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

JEDEN ZWYCZAJNY DZIEŃ PRACY DYSPOZYTORA



Nawet spokojny sobotni dzień wymaga od dyspozytora ciągłej koncentracji

Długo zastanawiałem się nad tym, o czym mogę napisać. Dzień pracy dyspozytora. Dyspozytora ruchu. Jak zacząć, o czym napisać? Ostatnimi laty piszę co prawda dużo, ale za to krótko. Sprawozdania, raporty (przepraszam z góry prowadzących), zestawienia. Formy zwięzłe, proste, suche i bezosobowe. Od ponad dziesięciu lat nie napisałem nic dłuższego. Ostatnio chyba pracę magisterską.

Dzień niepodobny do dnia

Ponad dziesięć lat pracy w MPK i po raz pierwszy przyszło zastanowienie, co ja tak właściwie w pracy robię. Określić to jako osiem godzin pracy za biurkiem? Odbębnić swoje i iść do domu? To jednak nie to, to coś więcej. Czy to lubię? Chyba tak. Mam z tego satysfakcję? Poniękad. Czy moja praca jest doceniana? Zależy przez kogo.

Krótki felieton o pracy w Głównej Dyspozytorni Ruchu na własnym przykładzie. Może komuś pomoże zrozumieć, że ta praca nie jest dla każdego. Nie każdy może usiąść na stanowisku dyspozytora. Przepraszam, może każdy, ale nie wszyscy wytrzymają. Przez krótki okres mojego czasu pracy przewinięło się kilkanaście osób. Przyszli na krotko i odeszli. Głównie dlatego, że mieli dość. Dość pracy przez osiem godzin jak przy taśmie produkcyjnej. Dość myślenia w domu o tym, czy wszystko zostawiłem w porządku i o tym, co mnie czeka następnego dnia w pracy. A to, co mnie czeka zawsze jest jedną wielką loterią. Tryb pracy uzależniony od kaprysów pogody, pory roku, dnia tygodnia, pory dnia. Od zdarzeń losowych i planowanych. Od czyn-

nika ludzkiego i mechanicznego. Nie wiem, czy jest bardziej podatna na wszelkie warunki zewnętrzne praca. Sytuacje które zaskakują nawet najbardziej doświadczonych pracowników. Żaden dzień nie jest podobny do poprzedniego. Przedstawienie tylko jednego dnia nie odda charakteru pracy osobie, która nie została u nas na dłużej.

Pobudka przed 5:00

Zaczynamy dzień. Pobudka przed 5:00 (a mogłem zostać wojsku, tam było o 5:30). Mam blisko więc bez problemów dotrę na czas. Są i tacy, którzy muszą wstawać wcześniej bo dojeżdżają z daleka, niejednokrotnie spoza Krakowa. Nie zazdrozczę kierowcom i motorniczym - pierwsze wyjazdy po trzeciej. Nienawidzę takiego wstawania. Na szesnastodniowy cykl pracy trójzmianowej tylko cztery rano. O której bym się nie położył dnia poprzedniego to godzina 5:00 nie jest normalną godziną do pobudki.

Po krótkim spacerze (ok. 20 min.), docieram na ul. św. Wawrzyńca. Po schodach na piętro. Szatnia, mundur na grzbiet, kawa i przed 6:00 siedzę za biurkiem. Szybkie przekazanie zmiany przez koleżankę lub kolegę ze zmiany nocnej. Co, gdzie i jak jeździ lub stoi, zepsute lub sprawne, gdzie są inspektorzy i co robią, gdzie mechanik itd. Współpracownik zajmuje miejsce obok i gotowi jesteśmy do podjęcia walki. Pierwsze telefony dzwonią już po kilkunastu sekundach. Przyjmujemy zgłoszenia do pracy inspektorów, mechaników, pogotowia trasowego, elektrycznego, brygad dźwigów, rezerw... Sporo tego jest. Pierwsze podanie godziny. "Uwaga prowadzący, podaję dokładny czas, jest godzina szósta zero zero". Żona mi mówi, że jak jedzie tramwajem lub autobusem, to jest dumna, kiedy mnie słyszy. Cóż, przynajmniej jestem choć trochę sławny...

Czemu jest tak zimno?

Zaczynają napływać pierwsze zgłoszenia o awariach. Dobrze, że odbiera je osoba obok. Mnie dzisiaj interesują bardziej pozostałe zgłoszenia. Pierwsze telefony od zdenerwowanych pasażerów. „A czemu w tym autobusie kierowca nie włączył ogrzewania? Przecież jest zimno. Jak tak można?” Nie za bardzo przemawia argument o zbyt wysokiej temperaturze, aby wydać dyspozycję o włączeniu ogrzewania. „Mnie jest zimno” – słyszę w słuchawce. Najlepiej, gdyby w autobusie zawsze było ciepło jak w domu. Takich i podobnych rozmów telefonicznych przyjmuję od kilku do kilkudziesięciu dziennie. W większości z pretensjami. Niekiedy zdarzy się przyjemna rozmowa z pochwałą dla prowadzącego. Niestety bardzo rzadko. Ludzie nie chcą widzieć dobrych rzeczy. W większości bardzo łatwo dostrzegają za to te złe. Oczywiście czasem są one uzasadnione. Z części rozmów trzeba napisać notatkę, sporządzić raport, przyjąć skargę. Mam wrażenie, że społeczeństwo podchodzi do życia w sposób coraz bardziej roszczeniowy. Coraz mniej wyrozumiałości i serdeczności. Niektórzy wręcz nawołują do łamania przepisów, aby tylko im było wygodnie.

Każda z rozmów jest inna. Do każdej trzeba podejść indywidualnie. Jedne się zapamięta na długo, o innych zapomni już po kilku minutach.

Czerwone zgłoszenia

Niestety pojawia się pierwsze „czerwone zgłoszenie”. Kolor rzucający się w oczy i wskazujący na samą górę w kolejce zgłoszeń na moim monitorze. Wyścig kto pierwszy je odbierze. Kolega obok już zaczął rozmawiać. Stoimy na ul. Kalwaryjskiej. Jakaś „dziewiętnastka” i przed nią samochód, ale motornicza nie widzi dokładnie, co się stało. Prosimy ją o podejście i sprawdzenie. Szybkie sprawdzenie jaki tramwaj może stać pierwszy i próby wywołania przez radiotelefon. Bezskuteczne. Wywołanie najbliższego wolnego inspektora. „Jedź pilnie, stoimy na Kalwaryjskiej”. Mam nadzieję, że dojedzie szybko. Jedzie spod Poczty Głównej, jest dopiero szósta czterdzieści i sobota.

Motornicza zgłasza się ponownie, razem z nią dwa inne tramwaje. Chyba kolizja, ale kierowca uskarża się na ból karku. Komunikat o zatrzymaniu: „W związku z wypadkiem prosimy o kierowanie się na trasę objazdową”. Wszyscy prowadzący już dobrze znają takie komunikaty. Kolega ma na telefonie pogotowie, ja już drogówkę. Inspektor dojeżdża na miejsce i potwierdza wypadek. Telefon do inspektora w Łagiewnikach o informację dla pasażerów. Pierwsze tramwaje kierowane przez ul. Kapelanka. Drugi inspektor właśnie zgłasza się do pracy. Natychmiast otrzymuje dyspozycję: „Jedź z informacją do Łagiewnik do Korony”. Krzyk do drugiego pokoju do dyspozytorów autobusowych: „Autobus jest potrzebny za tramwaj”. Pierwsze za-

skoczenie mija. Można zacząć spokojnie zajmować się całą sytuacją. Wpisać zatrzymanie w zeszyt, do arkusza na serwerze, do zestawienia dla organizatora komunikacji – czyli Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. W międzyczasie pojawiają się kolejne zgłoszenia o niesprawnych zwrotnicach, sygnalizacjach, awariach. „Uwaga prowadzący, podaję dokładny czas, jest godzina siódma zero zero”.

Czas mija, zatrzymanie się wydłuża, Policja na miejscu pracuje. Pogotowie odjeżdża bez poszkodowanego kierowcy. Inspektor na miejscu zgłasza, że będzie to jednak kolizja, zaraz „puścimy” ruch. Siódma piętnaście tramwaj zjeżdża do zajezdni, usuwanie samochodu i jest potwierdzenie o siódmej dwadzieścia dwie: „Uwaga prowadzący, na ul. Kalwaryjskiej ruch normalny”.

Samochód blokuje torowisko

Przychodzi dyspozytor autobusowy. W Bibicach kolizja autobusu linii nr 247 z żukiem. „Obcy” się przyznaje, czeka na miejscu, autobus na linii. Sprawdzam rozkład jazdy dla brygady, wysyłam inspektora do Krowodrzy Górki, załatwi sprawę z kierowcą autobusu, zrobi zdjęcia uszkodzeń i pojedzie do kierowcy żuka. Sprawa czysta, w miarę prosta, sprawca się przyznał, nie uciekł, podpisał oświadczenie.

Ósma dwadzieścia dwie. Ponownie na ekranie pojawia się zgłoszenie od motorniczego. Ul. Rakowicka, źle zaparkowany samochód. Stoimy w kierunku Salwatora. „Proszę podać markę i nr rejestracyjny” – mówię do prowadzącego tramwaj. Po otrzymaniu tej informacji dodaję jeszcze: „Przyjąłem, jak przyjedzie Straż Miejska lub pojawi się kierowca, to proszę zgłosić”. I znowu inspektor, telefon na 986, powiadomienie motorniczego kolejnej „dwójki”. Ósma trzydzieści. Słyszę z boku: „Proszę podać markę i nr rejestracyjny”, „W którym dokładnie miejscu?”, „W którym kierunku?”, „Jak przyjedzie Straż Miejska lub pojawi się kierowca, to proszę zgłosić”. I do mnie – „Stoimy na ul. Długiej w kierunku LOT-u”. I znowu nadaję komunikat „Uwaga prowadzący, w związku...”. Zaraz po komunikacie pojawia się zgłoszenie od stojącej „osiemnastki”. Słyszę od kolegi –



Kilkadziesiąt odebranych telefonów to codzienność w pracy dyspozytora

Główna Dyspozytornia Ruchu w zimie:

Główna Dyspozytornia Ruchu MPK działa w trybie: 24 godziny 7 dni w tygodniu.

W trybie całodobowym pracuje 3 dyspozytorów. Jeden odpowiedzialny jest za nadzorowanie trakcji autobusowej, drugi tramwajowej i trzeci za akcję zima. W terenie pracuje inspektor nadzoru ruchu.

Dodatkowo w godzinach 6.00-22.00 skład dyspozytorni jest uzupełniany o kolejnych 3 dyspozytorów: dyspozytora koordynatora oraz 2 inspektorów ds. informacji.

Całodobowy dyżur związany z utrzymaniem dróg:

Tel: 19285 oraz 19150

Hubert Waгуła

„Kierowca przyszedł, ruch normalny”. Komunikat i ulga. Chociaż tu się upiekło. Tylko dalej stoimy na ul. Rakowickiej. Po piętnastu minutach zjawia się laweta, a po dwudziestu jedziemy.

A to tylko sobota

Przy każdym takim zdarzeniu, gdy następuje przerwa w ruchu, awaria skutkująca brakiem odjazdu, pojawiają się kolejne telefony od pasażerów oczekujących na spóźniający się pojazd. Następnie tłumaczenia, przeprosiny. W większości przypadków proste tłumaczenia o zablokowanym przejeździe, awarii, korku, wypadku wystarczą i ludzie się z nimi godzą. Zdarza się jednak, że mojego rozmówcy to nie interesuje i trzeba przyjąć skargę, wysłuchać długiej tyrady i niejednokrotnie “mięśnej i soczystej wiązanki”.

Mija dzień, przechodzą kolejne komunikaty o “dokładnym czasie”. Na monitorze pojawiają się kolejne zgłoszenia. Każde trzeba odebrać, przyjąć, przekazać dalej, jeżeli jest taka potrzeba, odnotować i przejść do następnego. Jedne zajmują sekundy, załatwianie innych trwa kilkanaście minut. W pamięci mam cały czas plan miasta, numery rozjazdów, przepisy porządkowe i taryfowe, procedury, rozporządzenia, komunikaty o remontach i zmianach tras, prawo o ruchu drogowym. Przy każdym zdarzeniu, każdy z dyspozytorów wie, do kogo i jaką przekazać informację. Każdy z dyspozytorów musi posiadać minimalną chociażby wiedzę o budowie autobusu oraz tramwaju. Część z nas ma uprawnienia do prowadzenia tych pojazdów. Pierwsza pomoc dla prowadzącego przy nietypowej sytuacji jest od nas.

I tak wreszcie mija 13.00. Zmiana popołudniowa powoli zaczyna docierać na ul. św. Wawrzyńca. Zmiennik odbiera stanowisko. Szybkie przekazanie zmiany koleżance lub koledze ze zmiany popołudniowej. Co, gdzie, co jak jeździ lub stoi, zepsute lub sprawne, gdzie są inspektorzy i co robią, gdzie mechanik itd.

Potem szatnia. Przebrać się. Koszulę w plecak i do prania. Zadowolenie, że dziś nie było dużo pracy. Czym w końcu jest pięć zatrzymań powyżej piętnastu minut każde, kilkadziesiąt odebranych telefonów, dwa poszukiwania zagubionych rzeczy w pojazdach, cztery zgłoszenia o niesprawnych zwrotnicach i przekazanie ich do ZIKiT-u, zorganizowanie przystanku zastępczego dla autobusów, bo wykonawca remontu chodnika go rozkopał, nie informując nas. Korków nie było, więc zgłoszeń o jakich siedemdziesiąt procent mniej i nie trzeba cały czas „ustawiać” linii. W końcu sobota. Spokojny dzień. Jak mawiają niektórzy - “plaża”.

Teraz na obiad, odpocząć. Posiedzieć z dzieckiem i mieć nadzieję, że jutro będzie ładnie żeby pójść na spacer.

Michał Ginter



Dyspozytorzy pracują na trzy zmiany



Pracę dyspozytorów docenili w tym roku organizatorzy Tour de Pologne

KRZYŻE ZASŁUGI DLA NAJAKTYWNIJSZYCH KRWIODAWCÓW

W dniu 23 listopada 2012 roku w ramach ogólnopolskich obchodów „Dni Honorowego Dawstwa Krwi” odbyło się tradycyjne spotkanie członków Klubu „HDK” PCK przy MPK SA w Krakowie z Zarządem Spółki oraz przedstawicielami działających na jej terenie Związków Zawodowych.



Obecny na spotkaniu wicewojewoda małopolski Andrzej Haręźlak wręczył Srebrne i Brązowe Krzyże Zasługi

W tym roku miało ono szczególnie uroczysty charakter, gdyż było najważniejszym punktem obchodów jubileuszu 50-lecia działalności Klubu.

Spotkanie rozpoczęła tradycyjnie występ dzieci niewidomych i słabowidzących z Ośrodka przy ul. Tynieckiej. Młodzi artyści dostarczyli jak zwykle niezapomnianych wzruszeń. Obecna na spotkaniu Dyrektorka Ośrodka Barbara Planta przekazała podziękowania za pomoc świadczoną przez Klub „HDK” (m.in. kwesta w dniach 12-14.11.2012 roku).

Następnie uczczono pamięć pracowników komunikacji miejskiej poległych w czasie II wojny światowej (wiązanka pod tablicą na I p. budynku przy ul. Brożka) oraz niezujących już założycieli Klubu i działaczy PCK w MPK: Tadeusza Palecznego, Stanisława Karmańskiego, Antoniego Kądziołki, Klemensa Kusia, Stanisławy Budzoń, Macieja



Wiceprezydent Krakowa Tadeusz Trzmieł wręczył zasłużonym krwiodawcom odznaki „Honoris Gratia”



Podczas uroczystego spotkania tradycyjnie już wystąpiły dzieci ze Specjalnego Ośrodka dla Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej

Rudka, Ryszarda Łackiego, Marka Nawrota i Zygmunta Borsuka.

Po okolicznościowym wystąpieniu prezesa Klubu „HDK”, a zarazem Koła PCK przy MPK, Andrzeja Ostafina zostały wręczone odznaczenia i wyróżnienia dla krwiodawców.

Obecny na spotkaniu wicewojewoda małopolski Andrzej Haręźlak wręczył Srebrne i Brązowe Krzyże Zasługi, które otrzymali: Piotr Chmielarski, Zdzisław Kołodziej i Tadeusz Żarski (srebrne) oraz Jacek Ćwierz, Paweł Królik, Krzysztof Kubiński i Andrzej Żak (brązowe).

I zastępca Prezydenta Miasta Krakowa Tadeusz Trzmieł wręczył odznaki „Honoris Gratia” następującym osobom: Ryszard Sasuła (uczestnik I. akcji w 1962r., założyciel Klubu), Kazimierz Sułkowski (założyciel Klubu, członek jego I Zarządu), Marian Szymański, Władysław Michalski, Krzysztof Paprocki (byli prezesi Klubu), Andrzej Ostafin (obecny prezes), Andrzej Mitka (długoletni przewodniczący Komisji Rewizyjnej), Stanisław Boczkowski i Janusz Kękuś (wieloletni kwatermistrz).

Prezes Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie Mieczysław Pasowicz wręczył odznaki „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi”, które otrzymali: I stopnia: Mieczysław Gumuła, Marek Gunia i Stanisław Machaczka, II stopnia: Marek Adamski, Henryk Białek i Artur Fultyn, III stopnia: Artur Abramczyk i Rafał Gumiński.

Następnie ponad 80 krwiodawców otrzymało okolicznościowe odznaki 50-lecia Klubu i dyplomy.

Zarząd Klubu wyróżnił też podziękowaniami osoby, które przyczyniły się do osiągnięć Klubu w działalności na rzecz rozwoju honorowego krwiodawstwa.

Ponadto prezes Oddziału Rejonowego PCK w Krakowie Stanisława Badowska wręczyła Klubowi okolicznościowy puchar, a prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie Julian Pilszczyk – list gratulacyjny.

W dniu 24.11.2012 roku podczas akademii organizowanej przez Oddział Rejonowy PCK w Krakowie członek naszego Klubu Jan Smosna otrzymał odznaczenie „Zasłużony Dla Zdrowia Narodu”.

Władysław Michalski

POWSTANIE I DZIAŁALNOŚĆ KLUBU „HONOROWYCH DAWCÓW KRWI”

Początki krwiodawstwa w Polsce sięgają połowy lat 30. ubiegłego wieku. W 1935 roku powstał Ośrodek Przetaczania Krwi przy Centralnej Stacji Wypadkowej PCK.

Pod koniec lat 50. Polski Czerwony Krzyż podjął kampanię honorowego krwiodawstwa.

Od 1958 roku, po przejściu przez państwo stacji i punktów krwiodawstwa, PCK prowadził planową i systematyczną działalność w promowaniu honorowego dawstwa krwi. Stąd rok 1958 jest uznawany za początek „HDK” w Polsce.

Również działacze Koła PCK w MPK Kraków starali się propagować tę piękną ideę. W gronie tych osób byli m.in. Arnold Bajorek, Stanisława Budzoń, Stefan Grabowski, Adam Król, Joanna Kruk, Klemens Kuś, Stanisław Kwiatek, Tadeusz Paleczny, Włodzimierz Pietruszka, Franciszek Segiet.

W 1962 roku na wezwanie Akademii Medycznej w Krakowie 12 pracowników MPK, członków Koła PCK a zarazem organizacji młodzieżowej, oddało honorowo krew. Wśród uczestników tej akcji był Ryszard Sasuła, który wkrótce wraz z koleżankami i kolegami przystąpił do organizowania Klubu.

Wcześniej pracownicy MPK oddawali honorowo krew indywidualnie, teraz honorowe krwiodawstwo stawało się jedną z form działalności Koła PCK. Początki były trudne i działalność Klubu była raczej akcyjna. Niemniej krwiodawców przybywało. Gdy była potrzebna krew dla ratowania życia jednej z pracownic, zgłosiło się już 27 osób. Przybywało też działaczy, pojawili się młodzi ludzie, głównie z grona organizacji młodzieżowej: Andrzej Balon, Antoni Kądziołka, Stanisław Karmański, Władysław Kędziora, Jadwiga Motyka – Rudnik, Maciej Rudek, Kazimierz Sułkowski.

W dniu 5 listopada 1963 roku zorganizowano pierwszą z dużych akcji krwiodawstwa w ówczesnym ośrodku zdrowia MPK przy ul. Gazowej.

W roku 1964 ukonstytuował się pierwszy Zarząd Klubu, tworzyli go: Tadeusz Paleczny – prezes, Stanisław Karmański, Antoni Kądziołka i Kazimierz Sułkowski. Opiekunem z ramienia Koła PCK był Włodzimierz Pietruszka.

Krwiodawcy oddawali krew m.in. dla ofiar wojen, wypadków i katastrof oraz chorych pracowników MPK i ich rodzin.

Krwiodawcy to przede wszystkim ludzie młodzi. Od samego początku trzon aktywu stanowili działacze organizacji młodzieżowych funkcjonujących w MPK. W latach 70. patronat nad działalnością Klubu objął ZMS (następnie ZSMP). Do roku 1986 przewodniczący Zarządu Zakładowego był zarazem prezesem Klubu „HDK”. Młodzieżowy patronat nad Klubem trwał do chwili zawieszenia działalności ZSMP na terenie MPK, a ostatnim jego akordem był udział organizacji w obchodach 30-lecia Klubu w 1992r.

W początkowym okresie tego patronatu prezesami Klubu byli: Maciej Rudek, Piotr Adamski, Adam Piszczek. Następnie: Tadeusz Walczak (1972-1978), Krzysztof Stuczyński (1978-1979), Marian Szymański (1979-1982), Ryszard Łącki (IV-IX 1982), Władysław Michalski (1982-1986), Krzysztof Paprocki (1986-1990).

Młodzieżowy patronat spowodował rozwój Klubu, powstały Sekcje Klubu we wszystkich zajezdniach, Klub zaczął działać systematycznie. Wprowadzono wtedy tradycję corocznego spotkania członków Klubu z Dyrekcją MPK w ramach listopadowych obchodów „Dni HDK”. Stałe były akcje „krwiodawcy dzieciom” organizowane przed 1 czerwca. Do historii przeszła największa akcja „100 krwiodawców na 100-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie” w 1975 roku. Podczas tej akcji krew oddali szefowie wszystkich organizacji społecznych oraz kadra kierownicza. Od akcji krwiodawstwa rozpoczęła działalność nowa przychodnia zdrowia MPK przy ul. Brozka.

Szczególnie prężnie Klub działał od 1982 roku, kiedy to Dyrektorem Naczelnym MPK został Tadeusz Trzmiel. „Młodzieżowy” Dyrektor wspierał wszelkie inicjatywy Klubu oraz pomagał w ich realizacji.

Krwiodawcy reagowali zawsze spontanicznie na aktualne katastrofy, oddając krew na rzecz ofiar trzęsienia ziemi w Meksyku i tragicznego wypadku MZK w Warszawie w 1985 roku. W latach 1983 – 1984 krwiodawcy z MPK oddawali krew na rzecz budowy pomnika – szpitala Matki Polki w Łodzi, a w latach 1985 – 1987 na rzecz Centrum Zdrowia Dziecka w Warszawie. Oprócz akcji krwiodawstwa Klub zajmował się propagowaniem tej pięknej idei.

Wykorzystywał w tym celu będące w MPK środki masowego przekazu: „Sygnały MPK” i zakładowy radiowęzeł. Były też uruchamiane propagandowe tramwaje i autobusy w okresie „Dni HDK” i „Tygodnia PCK”.

Znacznie rozwinęła się działalność socjalna dla krwiodawców. Organizowane były różne formy wypoczynku:

wczasy (bezpłatne dla „Zasłużonych HDK”), turnusy na obozach młodzieżowych, wycieczki i rajdy.

Klub współpracował z innymi Klubami „HDK” w Krakowie i z Klubami przy przedsiębiorstwach komunikacyjnych w innych miastach w Polsce. Przez wiele lat opiekunem Klubu był prof. Marian Doleżał, znany działacz PCK w Krakowie, jeden z prekursorów ruchu „HDK” w strukturach PCK.

Należy też wspomnieć o nawiązanej w 1978r. współpracy organizacji młodzieżowych MPK i Instytutu Pediatrii Akademii Medycznej w Krakowie.

Klub nasz przetrwał przemiany społeczne i reorganizacje przedsiębiorstwa na początku lat 90. Wielką w tym zasługą Marka Nawrota – prezesa Klubu w latach 1990 – 2008.

Dzięki przychylności Zarządu Spółki i wsparciu działających na terenie MPK Związków Zawodowych Klub nasz jako jeden z nielicznych nie tylko przetrwał, ale mógł nadal prowadzić aktywną działalność.

Podstawą było nadal organizowanie akcji krwiodawstwa dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin oraz udział w akcjach „Na Ratunek”. Co roku członkowie Klubu oddawali około 100 l krwi (najwięcej w 2005r. w myśl hasła „130 litrów krwi na 130-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie”). Nową formą oddawania krwi połączoną z rekreacją były festyny integracyjne dla załogi MPK w Osieczanach. Pierwszy odbył się 19 maja 2001r. Kolejne festyny odbyły się w 2002 i 2007r., a w ich ramach połączono rekreację z pokazami grup ratownictwa PCK, głównie w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych.

W roku 1993 Klub (przy pomocy zakładowego Koła PCK) rozpoczął organizowanie kwest charytatywnych. W latach 1993 – 1994 zbierane były pieniądze, żywność i odzież dla dzieci z Bieszczad. W 1999r. kwesty na Rynku Głównym i w specjalnym tramwaju przeznaczone były dla ofiar wojny w Kosowie i trzęsienia ziemi w Turcji.

W latach 2001 – 2005 co roku organizowanych było od 12 do 16 kwest w specjalnym tramwaju.

Nasze kwesty wspierały m.in. fundację „Matio”, hospicjum św. Łazarza „Pola Nadziei”, fundację „Wyspy Szczęśliwe”. Wspólnie z ZM PCK organizowane były cykliczne kwesty: „Wyprawka dla żaka”, „Pomóż nam pomagać” i inne, które wspomagały sieroty, matki samotnie wychowujące dzieci, rodziny wielodzietne, ludzi samotnych i ubogich. Pomagaliśmy też chorym dzieciom, których rodzice lub szkoły zwracały się o pomoc do MPK.

W latach 2006 – 2008 ze względu na liczne remonty torowisk i uciążliwe objazdy ta forma działalności została znacznie ograniczona.

Co roku jedna z kwest była przeznaczona na rzecz Ośrodka dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie przy ul. Tynieckiej, którym od wielu lat Klub się opiekował.

Klub prowadził działalność socjalną dla krwiodawców, głównie w formie wycieczek rekreacyjnych oraz wyjazdów do Częstochowy i Lichenia.

Klub propagował wśród załogi profilaktyczne badania zdrowotne, w 2002r. były to badania spirometrii, a w 2003r. badania dermatologiczne. W Klubie znajdował się punkt mierzenia ciśnienia oraz apteczka pierwszej pomocy dla potrzeb pracowników MPK.

W 2002r. Klub obchodził 40-lecie swojej działalności. Z tej okazji Zarząd Spółki w uznaniu zasług Klubu ufundował mu sztandar.

Od tej pory poczet sztandarowy Klubu uczestniczył we wszystkich najważniejszych wydarzeniach na terenie miasta i przedsiębiorstwa.

5.07.2008 roku zmarł Marek Nawrot, skupiona wokół niego grupa działaczy starała się kontynuować Jego plany.

27.03.2009 roku wybrany został nowy Zarząd Klubu, który aktualnie kieruje pracą Klubu - 15.12.2011 roku uzyskał on ponownie mandat zaufania. Z tego grona odszedł Zygmunt Borsuk (zmarł 26.03.2012 roku)

Podstawą działalności Klubu jest nadal oddawanie krwi przez jego członków – głównie indywidualnie. Klub organizuje małe akcje, przeważnie dla pracowników MPK SA w Krakowie i ich rodzin. Członkowie Klubu uczestniczą też w akcjach „Na Ratunek” na wezwania z krakowskich szpitali.

Klub razem z Kołem PCK organizuje również nadal kwesty charytatywne w specjalnym tramwaju.

W 2012 roku oprócz udziału w kolejnym finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy (8.01.), kwesty nasze wspomogły Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei” i Krakowskie Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami. Przede wszystkim jednak wspierały Miejski Zarząd Rejonowy PCK w Krakowie i jego podopiecznych (zakup paczek świątecznych dla osób potrzebujących pomocy, dofinansowanie kolonii dla dzieci z rodzin wielodzietnych i ubogich, pomoc dzieciom chorym).

Inną formą działalności Klubu jest organizowanie poprzez Grupę Ratownictwa PCK pokazów udzielania pierwszej pomocy.

Tadeusz Walczak, Władysław Michalski

GRACÓWKI SN1 W KRAKOWIE



Wagony wyprodukowane w 1914 roku posiadały duże okna przestrzeni pasażerskiej i świetlik nad pomostami

W odróżnieniu od innych polskich miast, krakowski tabor tramwajowy w latach międzywojennych ubiegłego wieku prezentował się dość jednolicie. Na ośmiu liniach jeździło 70 wagonów motorowych, a wśród nich: 30 wąskotorowych SW1, 40 normalnotorowych SN1 oraz 13 wagonów doczepnych PN1.

Tramwaje wąskotorowe, o rozstawie torów 900 mm zostały wybudowane w latach 1901 i 1902 w Sanoku. Wagony normalnotorowe, o rozstawie torów 1435 mm, wyprodukowano wprawdzie w trzech miejscach, lecz były do siebie podobne. Pięć pochodziło z fabryki Grazer Waggon und Maschinen Fabrik AG w austriackim mieście Graz, pozostałe – podobnie jak wagony wąskotorowe – zbudowano w Sanoku oraz w warsztatach KMKE (Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej). Polscy konstruktorzy korzystali z austriackiej dokumentacji technicznej, toteż podstawowe parametry – długość, szerokość wysokość oraz oprzyrządowanie elektryczne w znacznej mierze były w tych tramwajach niemal identyczne. I to właśnie podobieństwo sprawiło, że w późniejszych latach wszystkim im nadano przydomek „gracówek”.

Dziesięć pierwszych wagonów normalnotorowych przybyło do Krakowa z Sanoka dokładnie 100 lat temu, pod koniec grudnia 1912 roku. Otrzymały numery boczne 31-40, gdyż trzydzieści niższych numerów nadano już wcześniej tramwajom wąskotorowym. Pierwszy, roboczy kurs, mają-

cy na celu sprawdzenie technicznego ułożenia szyn i trójki elektrycznej, odbył 12 stycznia następnego roku. Osiem dni później, 20 stycznia o godzinie 11.25, przy 30-to stopniowym mrozie, regularną eksploatację nowych tramwajów rozpoczął uroczysty przejazd trasą udekorowaną chorągiewkami. Kolumna nowiuteńkich tramwajów wyruszyła spod ówczesnego Mostu Krakusa (na którego miejscu stoi dziś Most Powstańców Śląskich) i przemierzając ulice Starowiślną, Dominikańską, Plac WW Świątych, Zwierzyniecką dotarła aż do Salvatora. Na czele jechał nr 31, którym kierował inżynier reprezentujący galicyjską spółkę Siemens & Schuckert, dostawcę infrastruktury i wyposażenia elektrycznego dla części spośród nowych tramwajów.

Wyglądem zewnętrznym tramwaje SN1 przypominały wąskotorowe, w porównaniu z nimi mogły jednak imponować wielkością, osiąganą prędkością oraz komfortem jazdy. Były wygodniejsze i dla obsługi, i dla pasażerów.

Nadwozie wagonu spoczywało na dwuosiowym podwoziu tworząc z nim integralną całość, która za pośrednictwem resorów piórowych opierała się na maźnicach dwóch zestawów kołowych. Ośmioszprychowe koła o średnicy 815 mm rozstawione były w odległości 3600 mm. Nowy tramwaj zabierać mógł nominalnie 56 pasażerów, a maksymalnie 73 osoby, a więc znacznie więcej niż wąskotorówka. Prędkość tramwaju, dzięki zastosowanym silnikom, wzrosła do 40 km/h.

Zamknięte i oszklone pomosty stanowiły nowość w porównaniu z otwartymi wąskotorówkami SW1, a przesuwne drzwi wejściowe uniemożliwiały wskakiwanie i wyskaki-

wanie podczas jazdy. Prąd odbierały przez pantograf pałkowy typu Lira (wąskotorówki posiadały mało praktyczny odbierak krążkowy). Opory rozruchowe umieszczono na dachu, a wszystkie kable ukryto w odpowiednich kanałach.

Kształt wagonu zwracał uwagę harmonijną formą i estetycznym wykończeniem. Burtę zdobiły dwie poziome listwy: jedna bezpośrednio pod linią okien, druga wyraźnie niżej. Pod dolną listwą wyraźne było charakterystyczne wgięcie karoserii do wewnątrz. Na zewnątrz wagony obite były blachą, a zdobiły je liczne detale, z którymi świetnie harmonizowały mosiężne uchwyty pomagające przy wsiadaniu i wysiadaniu z tramwaju. Z mosiądzu wykonano też wszystkie okucia. Eleganckie wnętrze lśniło pięknie wykończoną stolarką z bukowego i dębowego drewna. Pewnym minusem był brak ogrzewania, toteż wraz z dostawą taboru zakupiono przenośne piecyki grzejne.

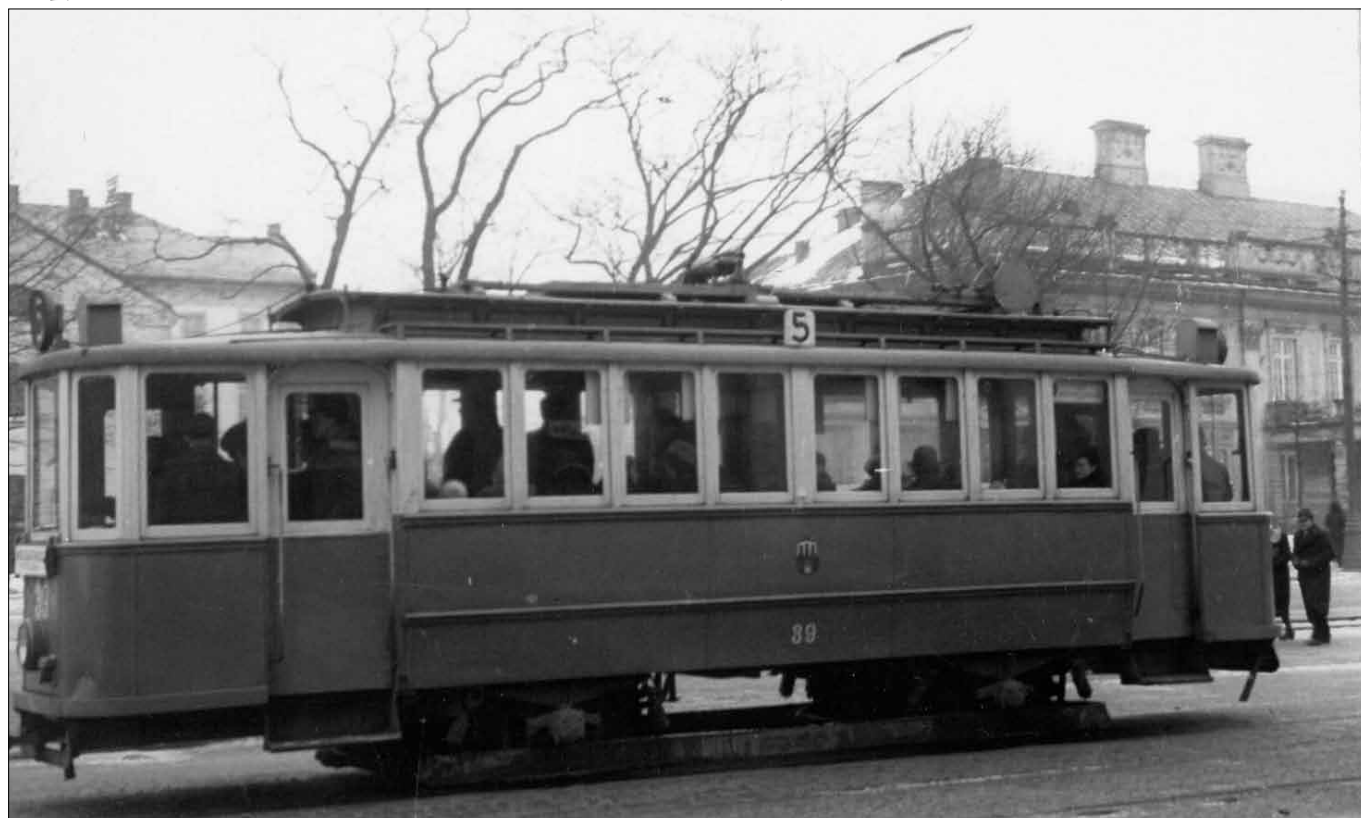
Najbardziej charakterystyczną cechą Gracówek było osiem niewielkich okien bocznych rozmieszczonych pomiędzy pomostami, z lekko zaokrąglonymi górnymi kątami. Okna te w razie potrzeby można było otwierać, opuszczając w dół. Pomosty otaczało pięć okien prostokątnych (nie licząc okien w drzwiach). Z przodu, pod samym dachem, umieszczono pod kątem niewielką, przyciemnioną szybę mającą chronić przednie okno przed deszczem, a motorniczego przed nazbyt jaskrawo świecącym słońcem. Źródłem dodatkowego oświetlenia dziennego były świetliki - niewielkie okienka z matowymi szybkami w niewysokiej nadbudówce umieszczonej na środku dachu pomiędzy pomostami. Po zmroku wnętrze oświetlały cztery eleganckie lampy.

Wnętrze wagonu podzielone było na dwie klasy. Od pomostów odgródzone były pojedynczymi, przesuwnymi drzwiami, podobne drzwi znajdowały się też w środku wozu, gdzie drewniana ścianka przedzielała obie klasy. W obu klasach znajdowały się po dwie podłużne ławki. Ławki w pierwszej klasie obito skórą, w drugiej siedziało się na drewnianych klepkach. W obu klasach łącznie były 24 miejsca siedzące, przewidziano też 32 stojące.

Wagony były dwukierunkowe. Po zewnętrznej stronie, z przodu i z tyłu, tuż pod oknami motorniczego znajdowały się tablice kierunkowe informujące o stacji docelowej. Na dachu, nad oknami motorniczego, umieszczono podświetlane numery linii tramwajowej.

Istnieją co najmniej dwie grupowe fotografie nowiutkich Gracówek, stojących w II remizie przy ulicy św. Wawrzyńca. Na jednej z nich widać numery 35-37, na drugiej 31, 33 i 40. Na przodzie wagonów dostrzec można instalacje hamulca powietrznego. Była to wówczas techniczna nowość, z której musiano jednak szybko zrezygnować, okazała się bowiem nadzwyczaj zawodna i wymagała ustawicznych napraw.

Górne połowy wagonów pomalowano na biało, dolne na kolor niebiesko-granatowy. Inaczej niż w przypadku wąskotorówek, na Gracówkach nie umieszczono herbu miasta Krakowa (ten pojawił się znacznie później). Za to nad bocznym numerem znalazło się logo firmy w postaci liter TK (Tramwaj Krakowski). Monogram ten przetrwał do końca 1927 roku, czyli do momentu przemianowania Krakowskiej Spółki Tramwajowej na Krakowską Miejską Kolej Elektryczną SA (KMKE).



Wagon nr 39 pochodzący z pierwszej serii wyprodukowanej w 1912 roku zachowany w pierwotnej formie, koniec lat 30-tych.

W roku 1913 Gmina Miasta Krakowa złożyła kolejne zamówienie na dostawę nowych wagonów, tym razem nie tylko w Sanoku, ale również w Grazu. Nr 41 do 50 zarezerwowano dla wagonów sanockich (i stąd nazywano je potem II serią), tramwajom austriackim przydzielono numery 51-55 (określane były mianem trzeciej serii). Do ruchu włączyły się jednak w odwrotnej kolejności, bowiem wagony z Grazu przybyły na czas, natomiast dostawa z Sanoka opóźniła się i tramwaje te pojawiły się krakowskich ulicach dopiero w 1914 roku.

Tramwaje z drugiej serii odbiegały wyglądem od wcześniejszych. Najistotniejszą różnicą było zastąpienie ośmiu wąskich okien w ścianie bocznej przez cztery duże, dwukrotnie szersze oraz wydłużenie świetlika na dachu, który sięgał teraz aż do połowy pomostów.

W obu seriach wagonów sanockich wszystkie okna (z wyjątkiem okien w drzwiach) sięgały dachu, natomiast dół ich znajdował się nieco powyżej połowy wysokości karoserii. Okna w rozsuwanych drzwiach nie tworzyły wspólnej linii z pozostałymi.

W nowych tramwajach austriackich – tych jedynych „prawdziwych” Gracówkach – ilość okien była taka sama jak w drugiej serii sanockiej. Inne miały jednak wymiary i nieco inaczej były usytuowane. Do samego dachu dochodziły tylko przednie okna, natomiast boczne kończyły się kilkanaście centymetrów niżej. Wszystkie natomiast zaczynały się dokładnie w połowie wysokości tramwaju, na równej wysokości, co dawało karoserii harmonijny wygląd. Danymi technicznymi wagony te nie odbiegały zbyt od sanockich, ale zastosowane nastawniki nie pozwalały na uruchamianie solenoidu (hamulca) w przyczepce, toteż tramwaje te jeździły bez wagonów doczepnych.

Kryzys, jaki nastąpił w Krakowie po I wojnie światowej, uniemożliwił zakup kolejnych nowych wagonów. Podjęto więc decyzję o produkowaniu ich we własnych warsztatach. W Krakowie powstała czwarta seria tramwajów (nr 56-63), budowana przez lata z długimi przerwami. Wagon nr 56 był kopią Gracówek austriackich. Sześć kolejnych wzorowano na obu seriach sanockich; tylko nr 58 wyraźnie odróżniał się od pozostałych układem okien. Pierwsze dwa wagony powstawały od podstaw, a do budowy ich wykorzystywano części zapasowe wyposażenia elektrycznych. Do ruchu oddano je latem 1918 roku. Kolejne powstały trzy lata później, a ostatni z tej serii zbudowano w roku 1925.

Piąta, ostatnia seria – siedmiu tramwajów nr 64-70 – powstała w krakowskich zakładach w dwóch rzutach: w latach 1928-30 i 1935-36. Mało przypominały już pierwsze Gracówki. Różniły się także między sobą i to zarówno w konstrukcji karoserii, jak i w oprzyrządowaniu elektrycznym. Miały silniki o różnych mocach, wielkościach i prędkościach obrotowych. Nie posiadały charakterystycznego świetlika na dachu, za to dach podniesiony został o jego wysokość. Po bokach znajdowało się sześć okien. Likwidując podcięcia w burtach, pozbawiono je harmonijnego wyglądu, tak charakterystycznego dla starych Gracówek. Do budowy wykorzystywano elementy likwidowanych w tym

celu przyczep i w ten sposób zniknęło sześć pierwszych wiatrówek (nr 501-506), gdyż nowe karoserie nabudowano na ich podwoziach. Były to też pierwsze tramwaje, które użytkowały nastawniki z Polskiej Fabryki Aparatury Elektrycznej w Żychlinie.

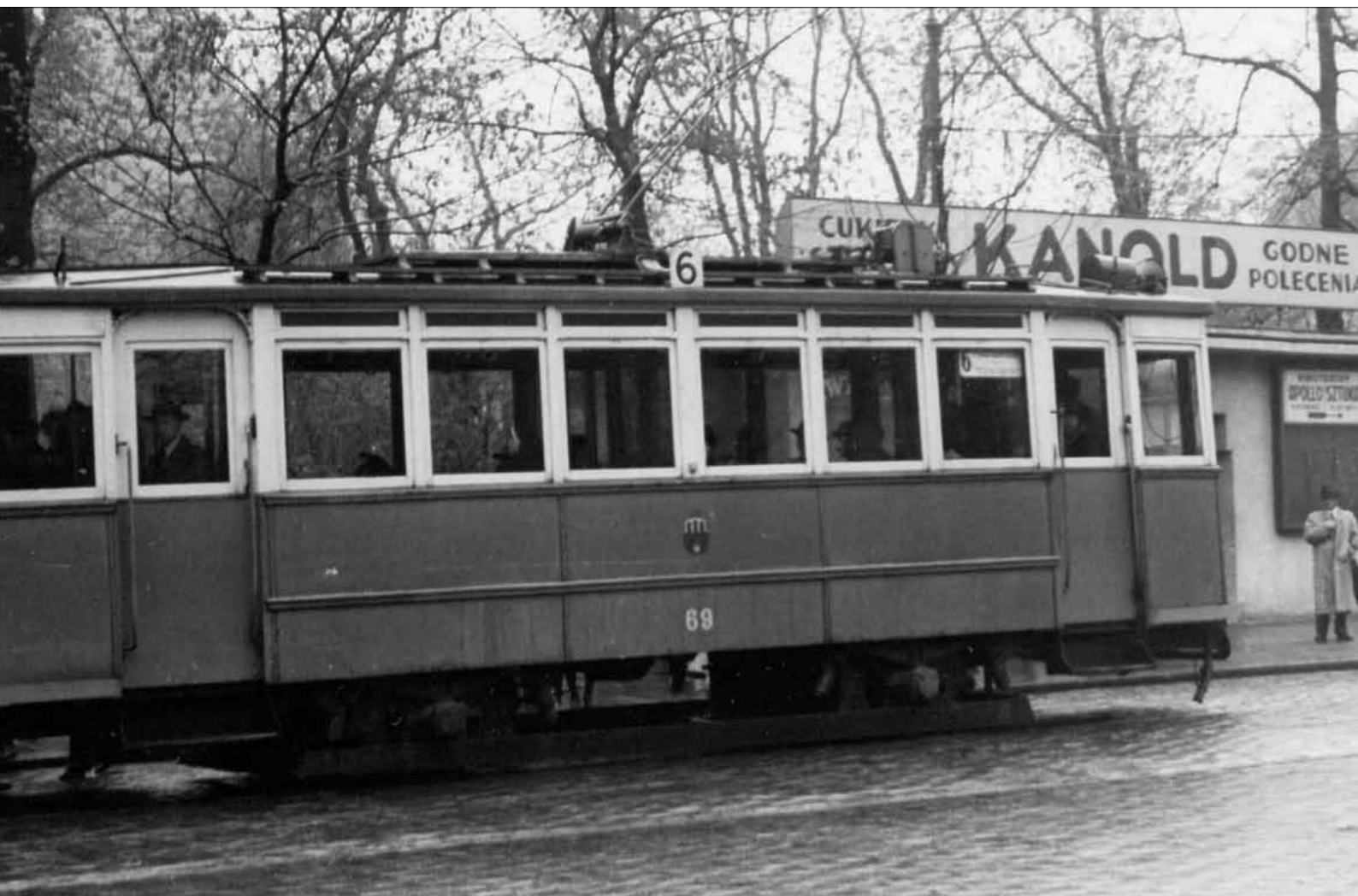
Wyjątkowy w tej serii był nr 68, w całości zbudowany w roku 1930 w krakowskich warsztatach. Jak czytamy na tablicy umieszczonej niegdyś w wagonie: „Wóz silnik. L 68 został zbudowany w warst. krak. M. Kolei Elektrycznej na życzenie WP dyrek. inż. Polaczka-Korneckiego pod kierownictwem p. inż. I. Urbaszka celem wysłania go na Krajową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.” Konstrukcja pojazdu była dębowa, wewnątrz wykończono jesionem i jaworem. Zamiast dwóch ławek podłużnych miał osiem ławek jednoosobowych, dwie poprzeczne dwuosobowe i dwie krótkie podłużne, dzięki czemu liczba miejsc siedzących wzrosła do 28. Nowość stanowiły wycieraczki przednich szyb oraz okienko nad przednią szybą, przeznaczone na podświetlaną tablicę informującą o docelowej stacji. Na poznańskiej Wystawie prototyp nowego tramwaju zdobył złoty medal.

Do historii przeszły niektóre rozwiązania techniczne stosowane w tych tramwajach. Należał do nich dzwonek ostrzegawczy, którym posługiwał się motorniczy. Pedał dzwonka (w kształcie grzybka) wsuwało się do stosownego otworu w podłodze i jeśli chciało się uruchomić dzwonek, należało nacisnąć go nogą. Konduktorzy, pozbawieni własnego siedzenia i przeciskający się w czasie jazdy pomiędzy pasażerami, mieli do dyspozycji dzwonek służący do porozumiewania się z motorniczym. Zawieszony był pod sufitem na pomoście, skąd przez całą długość wagonu przeciągnięto sznur. Pociągając za ów sznur, poruszało się kowadełko dzwonka. Tym sposobem konduktor mógł nawiązywać kontakt z motorniczym w dowolnym miejscu wagonu.

Dawne tramwaje nie miały ani kierunkowskazów, ani świateł stopu. Ręczny hamulec klockowy uruchamiano za pomocą korby znajdującej się po prawej stronie nastawnika. Ponieważ przystanki końcowe zazwyczaj nie miały pętli, motorniczy musiał wyjść na zewnątrz, by za pomocą sznura przelożyć nachylenie pantografu na drugą stronę. Jadący tramwaj był bardzo hałaśliwy, a na zakrętach wydawał przeciągły pisk.

Intensywnie eksploatowane i często przepełnione pasażerami Gracówki z latami sprawiały coraz więcej kłopotów.





Zbudowany w Krakowie wagon nr 69 zewnętrznie różnił się od pierwowzoru tramwajów SN1.

Niektóre części zamienne były praktycznie nieosiągalne, co pracowników krakowskiego MPK zmuszało do coraz częstszych reperacji mocno już zużytych elementów. Podczas napraw upraszczano karoserię, toteż eleganckie, choć z latami coraz bardziej staromodne pojazdy, ulegały stałej degradacji. Osiem wąskich okien w I serii zastąpiono czterema szerokimi, gięte burty – prostymi. Likwidowano zaokrąglenia na górze okien, kasowano przyciemnione szyby nad przednim oknem. Skórzane obicia ławek zastąpiono drewnianymi klepkami. Zakres tych przeróbek zależał jednak od stopnia zużycia wagonów.

W 1957 roku rozpoczęto stopniową kasację wagonów SN1. Jako pierwszy wycofano nr 57. Najdłużej, bo do 1969 roku, jeździły nr 54 i 63. Pod koniec lat 60-tych kilkanaście wycofanych wagonów przewieziono do ośrodka wczasowego urządzanego w Osieczanach, gdzie posłużyły jako domki campingowe. Kiedy wzniesiono nowy budynek wczasowo-rehabilitacyjny, stare pudła wagonów odsprzedawano okolicznym rolnikom, wykorzystującym je później w gospodarstwach. Część uległa wtedy całkowitej dewastacji, zdołano jednak uratować kilka zełomowanych egzemplarzy i w 1986 roku przewieziono je do nowohuckiej zajezdni, gdzie oczekiwały rekonstrukcji.

Gracówki były wyjątkowo wytrzymałe. Z dzisiejszej perspektywy długość okresu ich eksploatacji wydaje się wręcz niewyobrażalna, zwłaszcza gdy uwzględni się ich drewnianą konstrukcję. Najdłuższą służbę odbywał nr 54: zbudowany w 1913 roku, jeździł przez 56 lat, podobnie jak „wiatrówka” o bocznym numerze 508. Rekord ów pobiło jedynie kilka norymberskich Zeppelinów, eksploatowanych przez 60 lat i być może wąskotorówki odsprzedane w latach 50-tych do innych miast.

W 1994 roku podjęto decyzję o zrekonstruowaniu Gracówki. Przedsięwzięcie okazało się jednak bardzo złożone, nie zachował się bowiem żaden kompletny tramwaj. Wzruszając się na pierwszej serii sanockich Gracówek (z ośmioma oknami) odtworzono więc pojazd kompletując części ze szczątków trzech zachowanych wagonów. Brak pełnej dokumentacji sprawiał, że pewne szczegóły trzeba było odtwarzać na podstawie zachowanych fotografii. Restauracja wagonu ciągnęła się ponad rok. Nadano mu historyczny nr boczny 37. Dzisiaj ten jubileuszowy, bo stuletni już wagon, jest ozdobą krakowskiej kolekcji tramwajów historycznych, obiektem podziwu miłośników miejskiej komunikacji, a od czasu do czasu można spotkać go na ulicach miasta Krakowa.

Krzysztof Meyer



Przegubowy „Ogórek” na Rynku Głównym

PRZEGUBOWY „OGÓREK” ZNÓW WOZI PASAŻERÓW

85 lat komunikacji autobusowej było pretekstem do publicznego zaprezentowania po raz pierwszy wyremontowanego autobusu Jelcz 021. Popularne autobusy nazywane potocznie „ogórkami” zna chyba każdy miłośnik polskiej motoryzacji. Niegdyś wszechobecne zarówno w transporcie miejskim jak i dalekobieżnym, dziś spotykane są na ulicach wyłącznie w charakterze jeżdżącego zabytku.

Obok kilku podstawowych wersji 272 MEX i 043 DAL nieznacznie różniących się między sobą w zakładach w Jelczu powstały także przyczepy zbudowane z wykorzystaniem wielu elementów karoserii autobusu. Do dziś zachowanych jest kilka czynnych przyczep P01, ale z uwagi na obowiązujące przepisy podróz nimi jest zakazana. Zapewne nie wszyscy pamiętają, że w dużych miastach przedsiębior-

stwa komunikacyjne w swoim parku taborowym posiadały także autobusy przegubowe powstałe w Zakładach Samochodowych Jelcz. Produkowano dwie wersje AP02 o długości niemal 18 metrów i późniejszą wersję oznaczoną symbolem 021, krótszą o blisko dwa metry. Tego typu pojazdy zniknęły z naszych ulic na początku lat 80-tych XX wieku i wszystko wskazywało na to, że bezpowrotnie. Na szczęście tak się nie stało i ponownie możemy zobaczyć ten wspaniały pojazd. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie 21 lipca 2012 roku zaprezentowało najprawdopodobniej jedyny istniejący egzemplarz przegubowego Jelcza w wersji 021. Oryginalny pojazd należący do krakowskiego przewoźnika od momentu jego wytworzenia w 1975 roku jest kolejnym pojazdem w kolekcji obrazującym historię transportu miejskiego. Dzień później autobus pojawił się na linii 132, przewożąc tłumy zainteresowanych pasażerów.

Jacek Kołodziej

IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

NAGRADZA MPK

W dniu 16 listopada 2012 roku w salach Urzędu Miasta Krakowa uroczysto obchodzono 162. rocznicę powstania Izby Przemysłowo - Handlowej w Krakowie. W trakcie uroczystości wręczono m.in. statuetki IPH, dyplomy im. Teodora Baranowskiego i certyfikaty potwierdzające wpis do Księgi Nagród i Wyróżnień. Wśród tegorocznych laureatów znalazło się Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

Dyplom im. Teodora Baranowskiego – właściciela nowoczesnej, pierwszej w kraju fabryki, w której pracowała maszyna parowa - przyznawany jest firmom, które w sposób szczególnie wyróżniają się na polu wdrażania i stosowania najnowocześniejszych rozwiązań technicznych, technologicznych czy innych uznawanych za innowacyjne. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. otrzymało go za wdrożenie systemu eBilet, przeznaczonego do zakupu biletów przez Internet, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa dokonywanych bezgotówkowo transakcji i rozszerza możliwość nabywania biletów okresowych zapisanych na Krakowskiej Karcie Miejskiej, a także za wprowadzenie prototypu tramwaju 405N, najdłuższego jedno-przestrzennego tramwaju w Polsce, wyposażonego w m.in. klimatyzację, monitoring, system głosowego zapowiadania przystanków, elektroniczne tablice wyświetlające trasę przejazdu, automaty biletowe i nowoczesne kasowniki.

Podczas uroczystości nasze Przedsiębiorstwo otrzymało również certyfikat wpisu do Księgi Nagród i Wyróżnień, a także:



- tytuł Przedsiębiorstwo Fair Play 2011 w XIV edycji programu „Przedsiębiorstwo Fair Play”;
- statuetkę EuroCertyfikat w kategorii „Dobrych Praktyk Obsługi i Usług” – prestiżowe, europejskie wyróżnienie przyznawane podmiotom gospodarczym szczególnie wyróżniającym się na tle konkurencji sprawną organizacją i zarządzaniem, doskonałą polityką rozwoju oraz spełnianiem wymagań norm ISO w obszarze zarządzania jakością świadczonych usług i ochrony środowiska. Statuetka EuroCertyfikatu została przyznana przede wszystkim za wysoki poziom świadczonych usług przewozowych, nowoczesny tabor i spełnianie europejskich norm, m.in. w zakresie ekologii. MPK SA w Krakowie jest jedynym w Polsce miejskim przewoźnikiem, który w tym roku otrzymał EuroCertyfikat;

- wyróżnienie „srebrnym listkiem CSR”, otrzymane za odpowiedzialne podejście do prowadzonej działalności biznesowej oraz spełnienie wysokich standardów CSR (Corporate Social Responsibility). Wśród laureatów tego wyróżnienia znalazło się jedynie 18 polskich firm. Stanowi ono potwierdzenie osiągnięć w realizacji zasad społecznej odpowiedzialności biznesu według standardu ISO 26000;

- wyróżnienie dla pętli tramwajowej Mały Płaszów w konkursie „Kraków bez barier” w kategorii przestrzeń publiczna. Inwestycję zrealizowaną przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA doceniono za konsekwentne dostosowywanie przestrzeni publicznej pod kątem dostępności dla osób niepełnosprawnych.



Katarzyna Sadowska

JUBILEUSZE PRACOWNIKÓW MPK Z NAJDŁUŻSZYM STAŻEM

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

W spotkaniach z takimi osobami bierze udział zarząd MPK SA, a odbywają się one na każdej z pięciu zajezdni krakowskiego przewoźnika.

Jubilaci Stacji Obsługi i Remontów, Zajezdni Tramwajowej i Stacji Obsługi Podgórze

40-LECIE

MORAWIEC BOGUSŁAW
OTRYSKO RYSZARD
SKAŁA ANDRZEJ
SKOCZYŁAS WAĆŁAW

35-LECIE

PLEBANEK BOGUSŁAWA
DOMAGAŁA ZBIGNIEW
DZIURDZIA KRZYSZTOF
JAMROZIK MAREK
KOŁODZIEJ ZDZISŁAW
MARCZYK JAN
MILCZ TADEUSZ
MIZERA MIECZYŚŁAW
SŁOWIK BOGDAN
ŚLĘZAK JERZY

30-LECIE

MIGAS MAŁGORZATA
CHODOROWICZ MIECZYŚŁAW
CZECH PIOTR
DĄBROWSKI PAWEŁ
HABERA ROBERT
KĘSEK JACEK
KOŁOS JACEK
OCIEPA JAN
SIKORA JÓZEF
TOMANA JANUSZ
WOLSKI KRZYSZTOF
WOŹNICZKA ARTUR

25-LECIE

BIGAJ MAREK
BORODZIUK JACEK
BUBKA MARIUSZ
GIERAS SŁAWOMIR

JANUS JERZY
NAWARA JACEK
STASZCZYK JACEK
SZYMANEK JAN
WICHEREK RAFAŁ
ZAPALSKI TOMASZ

20-LECIE

CYDZIK STANISŁAW
DURMAN ARKADIUSZ
GÓRSZCZAK STANISŁAW
JAKUBOWICZ JANUSZ
JAŁOCHA PAWEŁ
KOTAS ANDRZEJ
KROMKA JANUSZ
NIEMCZYK ADAM
PERIER KRZYSZTOF
SEWERYN JAN
WRÓBEL ADAM



Pracownicy odchodzący na emeryturę Stacji Obsługi i Remontów, Zajezdni Tramwajowej i Stacji Obsługi Podgórze

BUZDYGAN BOGUSŁAWA
MRZYGŁODZKA LUCYNA
FRANKOWSKI STANISŁAW
CACHOŃ ADAM
CYGAN STANISŁAW

ŚLĘZAK JERZY
KOPERNIAK ANDRZEJ
ROGALSKI WITOLD
KOWALCZYK JÓZEF
ŻÓŁTEK ZBIGNIEW

KOWALSKI WIESŁAW
KOTAS ANDRZEJ
FILIPEK KAZIMIERZ

Jubilaci – siedziba MPK SA, ul. Brożka 3

40 LAT

KOSTRZ WACŁAW

35 LAT

MATYJA MARIA
STACHAK JÓZEF

30 LAT

MAŁGORZATA BRZOSKWINIA
JÓZEF DUDZIK
KRZYSZTOF GĄDEK
HALINA KASPERCZYK
JANUSZ KORZONEK
MAŁGORZATA KRUPA
JAN MITIS
BOGUSŁAW NOWAK

JAN OCHNIOWSKI
LESZEK WÓJTOWICZ
JAN ZAWADZKI

25 LAT

STANISŁAWA ADAMCZYK
KRYSZYNA BALIGA
IRENA BRYNIAK
GRZEGORZ DYRKACZ
TADEUSZ FIUT
ZOFIA GĄDEK
IZABELA KANIA
ZBIGNIEW KAWIŃSKI
ANNA KONOPELSKA
BARBARA OSTAFIN
MARIA OSTAFIN

ARTUR RUDOWSKI
BARBARA SERMET
PRZEMYSŁAW STOKSIK
ELŻBIETA STYSIAŁ-LASKO
BOGUSŁAW WALIGÓRSKI

20 LAT

ADAM BIELECKI
WIESŁAW DOMAGALSKI
AGNIESZKA DZIERWA
JOLANTA OZIĘBŁO
GRAŻYNA SENDOR
ZOFIA WALCZYK

Emeryci:

WALDEMAR MRCZEK



“Zasłużony dla MPK w Krakowie”

KAZIMIERZ FUDALA
JÓZEF KLUSKA
JAN MYDLARSKI
ZBIGNIEW CHYLA

ZBIGNIEW KOLARZ
JÓZEF PAJĄK
BRONISŁAW HYLA
MARTA MALEC

MAŁGORZATA KRUPA
KAZIMIERZ MARDYŁA
BOGDAN KOSEK
JANUSZ KĘKUŚ



Jubilaci Działu Zarządzania Ruchem

20 LAT

BĘBEN LUCYNA
GRABOWSKA TERESA
MISTARZ EDYTA
BUGAJ PIOTR
SZCZEPANIK WŁODZIMIERZ
SZOPA JAN

GÓRNIŚIEWICZ SŁAWOMIR

25 LAT

MICHAŁOWSKI JANUSZ
RUDEK JACEK
WARCHOŁ JANUSZ
PAŃCZYK ROBERT
PRZETOCKI SŁAWOMIR

30 LAT

FLANK KRZYSZTOF
ŁACH ROMAN
DZIEDZIC TADEUSZ
44 LATA
POJAŁOWSKI TADEUSZ
STOJOWSKI STANISŁAW

Jubilaci Zajezdni i Stacji Obsługi Wola Duchacka

30 - lecie

SUSKA LUCYNA

25 - lecie

JAMRÓZ ANNA

40 - lecie

SUDER MIROSŁAW
WŁADYNIAK MAREK

35 - lecie

BUDEK KRZYSZTOF
CHACHLICA BOGDAN
DUDZIAK JAN
GIBAŁA STANISŁAW
GRZESIAK MAREK
KOZIOŁ MARIAN
KRUPA ANDRZEJ
ŻELAZNY ANDRZEJ

30 - lecie

BIELSKI KRZYSZTOF
DĘBOSZ ROMAN
KORTA STANISŁAW
KOWALSKI WACŁAW
KOZENDRA RYSZARD
LAMPA DARIUSZ
ŁUKASIK WACŁAW
PAWLINA ROMAN
RYBARCZYK ANDRZEJ
SOBOL CZESŁAW
ŚMIAŁEK TADEUSZ
WOSZCZYNA ZBIGNIEW
WYWIAŁ ZBIGNIEW
ZIÓŁKO ANDRZEJ

25 - lecie

BRZESZCZ SŁAWOMIR
DAJDA KRZYSZTOF

GARDYNIK ANDRZEJ
GOBIECKI KRZYSZTOF
GÓROWSKI BOGDAN
IWAŃSKI PIOTR
JANAS WALDEMAR
JURCZAK STEFAN
KREMER JERZY
NICPOŃ BOGDAN
STROJNY WALDEMAR
TRĄBKA GRZEGORZ

20 - lecie

DĄBEK ANDRZEJ
KUROWSKI TADEUSZ
MĄDRY ANDRZEJ
MIODEK LESZEK
MYSŁEK ROBERT
NAWAŁANY ZBIGNIEW
TOTA KRZYSZTOF



Pracownicy odchodzący na emeryturę Zajezdni i Stacji Obsługi Wola Duchacka

BARTUŚ ANDRZEJ -
KIEROWCA - 29 LAT
KĘDZIERSKI ANDRZEJ -
KIEROWCA - 35 LAT
KĘKUŚ JAN - PRACOWNIK
ZAPLECZA - 43 LATA
LUBOWIECKI JÓZEF -
KIEROWCA - 35 LAT

NOWAK BRONISŁAW -
KIEROWCA - 35 LATA
OLEŚ WŁADYSŁAW -
KIEROWCA - 36 LAT
TWORZYK ALBIN -
KIEROWCA - 29 LAT
WALO MAREK - KIEROWCA
- 35 LAT

WILK TADEUSZ -
KIEROWCA - 38 LAT
ZIELIŃSKI TADEUSZ -
KIEROWCA - 30 LATA

Jubilaci Stacji i Zajezdni Autobusowej Płaszów

JUBILEUSZ 40 LAT

MIESZANIEC BOGDAN
ROŹKIEWICZ JANUSZ

JUBILEUSZ 35 LAT

ĆWIKLIK WIESŁAW
JAGŁA ZBIGNIEW
KAWALER MAREK
KLESZCZ MIECZYŚLAW
WIERZBICKI LESZEK

JUBILEUSZ 30 LAT

DUBIEL JERZY
KSIĄŻEK KRZYSZTOF
MARZEC KRZYSZTOF
ADAMEK ANDRZEJ
OPALIŃSKI ARTUR

JUBILEUSZ 25 LAT

NOWAK LUCYNA
PAŃCZYK PAWEŁ
SITKO JACEK
JANIK ANDRZEJ

KACZOR STANISŁAW
LEDŹWON JACEK
SZUMNY MARIAN

JUBILEUSZ 20 LAT

CHWAŁA JAN
DOBROWLAŃSKI RYSZARD
GIL JAN
KADULSKI MIROSŁAW
MACIEJCZYK TADEUSZ



Pracownicy odchodzący na emeryturę Stacji i Zajezdni Autobusowej Płaszów

KLUCZEWSKI EDWARD
RYCZEK EDWARD

SZAFRANIEC ZDZISŁAW

ZAKULSKI JACEK

Jubilaci Stacji i Zajezdni Autobusowej Bięczyce

40 lat

NOCOŃ LESZEK

35 lat

GAŁĄŻKIEWICZ ALEKSANDER

GADZINA JAN

TALOWSKI EDWARD

GRABOWSKI MAREK

TUREK ADAM

PAJĄK JÓZEF

30 lat

SZEFLER LESŁAW

MICHAŁOWSKI KRZYSZTOF

ZAWIERUCHA LESZEK

25 lat

CIEŚLA GRZEGORZ

KWINTA ZBIGNIEW

HAUPTMAN RYSZARD

LEWICKI BOGDAN

KIK ZBIGNIEW

NOWAK LESZEK

MUCHA TOMASZ

PIEKARCZYK JADWIGA

PODSIADŁO RYSZARD

SEKUŁA LESZEK

SMARZYŃSKI ROMAN

WIĄCEK MAREK

WIERZBA ANNA

20 lat

GAJDEL WITOLD

KURZAWA JAN

PELC ZBIGNIEW

SAGAN ROMAN

ŻWIRECKI JANUSZ



Pracownicy odchodzący na emeryturę Stacji i Zajezdni Autobusowej Bięczyce

FIGURA STANISŁAW

GELATA ZBIGNIEW

JELEŃ STANISŁAW

KARAŚ JERZY

KĘKUŚ JANUSZ

PALIŚ STANISŁAW

MARZEC ANDRZEJ

RUSZKIEWICZ MAREK

ŚWIĘTEK ADAM

Jubilaci Stacji Obsługi i Zajezdni Nowa Huta

35

FIRKA ROBERT
HAJDUK KRZYSZTOF
JAGLARZ ADAM
KNAPIK ANTONI

30

PAJOR WANDA
SZYNAL FRANCISZKA
WARMUZ HALINA
JANIA WŁADYSŁAW
KUCHARCZYK WALDEMAR
LACHOWICZ RYSZARD

SŁOWIKOWSKI WITOLD
WRONA MARIUSZ

25

DUBIEL TERESA
KORCALA MAŁGORZATA
KULON ELŻBIETA
PISKORZ KATARZYNA
ZAKRZEWSKA CZESŁAWA
BILIŃSKI MIROSŁAW
GORAJCZYK ARTUR
KŁUSEK ANDRZEJ
MĄDRY ANDRZEJ
MECH PIOTR

SOŁTYS KRZYSZTOF
SZCZEPAŃSKI ANDRZEJ
SZKLARCZYK MAREK

20

GINTER ANNA
KRZYWICKI KRZYSZTOF
LENARTOWICZ JÓZEF
MECH STANISŁAW
RUMIAN JERZY
STANASZEK KRZYSZTOF
WARCHOŁ JERZY
ZIELIŃSKI PAWEŁ



Pracownicy odchodzący na emeryturę Stacji Obsługi i Zajezdni Nowa Huta

BROŻEK STANISŁAWA
WOJTAS KRYSZYNA
JURAS MARIAN

KLIMKOWSKI WIESŁAW
KONIECZNY BOGUSŁAW
WACHOWICZ MARIAN

WÓJCIK KRZYSZTOF
GLUZICKI BOGUSŁAW

KIEROWCY MPK POMAGAJĄ NIEWIDOMYM W PODRÓŻY



Spotykamy ich na co dzień. Ludzie z białą laską. Tacy sami jak my – spieszą do szkoły, na uczelnię, do pracy. Jedni zdobywają najwyższe góry świata, inni walczą o medale dla Polski na paraolimpiadach. Jeszcze inni realizują się muzycznie, zwiedzają świat. Bywają w kinach, teatrach. A nawet zwiedzają muzea. Są tacy sami jak my: chłonni wiedzy, przeżyć i takiego normalnego, zwykłego życia.

Pokonują wiele przeszkód i barier, aby móc godnie żyć, nie licząc na pomoc innych osób. Naukę samodzielnego poruszania się zaczyna niewidomy z pomocą nauczyciela orientacji przestrzennej. Poznaje swoje najbliższe otocze-

nie: chodniki, sklepy, przystanki MPK. Nabywając doświadczeń rusza z białą laską dalej.

Orientacja przestrzenna to dla niewidomej osoby nabywanie sprawności w zakresie poznawania swojego otoczenia, zachodzących w nim stosunków przestrzennych i czasowych oraz określania własnego położenia względem do otaczających przedmiotów. Zasadniczą rolę odgrywają u osób z dysfunkcją wzroku procesy poznawcze, wykorzystywanie posiadanych zmysłów, zasób pojęć, znajomość schematu ciała, wyobraźnia przestrzenna, wiedza o otoczeniu, operowanie relacjami odległości i czasu. Celem orientacji jest rozwijanie u uczniów niewidomych i słabowidzących umiejętności prowadzących do niezależnego funkcjonowania w życiu społecznym.

Przystanki MPK. Trafic do nich osobie niewidomej nie jest trudno. Problemem na przystankach jest dowiedzieć się, jaki to numer pojazdu podjechał. A jeszcze trudniej jest, gdy niewidoma osoba stoi sama, bez innych pasażerów i czeka na autobus lub tramwaj. Od kogo wtedy uzyskać informację? Kto może pomóc?

Otwarcie MPK na potrzeby osób z dysfunkcją wzroku zaowocowały w warsztaty dla kierowców i motorniczych prowadzone przez nauczycieli orientacji przestrzennej i terapii widzenia z Ośrodka Dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie. Celem tych spotkań było uwrażliwienie prowadzących pojazdy na niewidomych pasażerów. Na efekty tych spotkań nie trzeba było długo czekać. Przystanek MPK „Konopnicka” – stoi niewidomy z laską, podjeżdża autobus linii 124, otwierają się pierwsze drzwi i słychać głos kierowcy: „Tu autobus 124, jedzie Pan?” Inny przykład. Na przystanku stoi nauczyciel orientacji przestrzennej z niewidomym uczniem. Podjeżdża autobus. Nauczyciel objaśnia, jak należy zachować się, gdy podjeżdża pojazd, jak prawidłowo trzymać laskę, zwraca uwagę na słuchowy odbiór wrażeń. A autobus MPK stoi i czeka. Po chwili wychyla się pasażer z drzwi kierowcy i zwraca się do niewidomego: „Przyjechało 124 i kierowca pyta, czy Pan wsiada”.

Niewiele potrzeba niewidomym, aby samodzielnie funkcjonowali w środowisku ludzi widzących. Wystarczy powiedzieć stojącemu na przystanku człowiekowi z białą laską, jaki to numer podjechał i otworzyć mu drzwi pojazdu. Ta pomoc nic nas nie kosztuje, a dla tych ludzi znaczy tak wiele.

Lucyna Zalewska

**Ośrodek Dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących
w Krakowie**

NOWE CENY BILETÓW

Strefa I Miasto Kraków Strefa I+II Aglomeracja

NORMALNY ULGOWY NORMALNY ULGOWY

1 przejazd	X	X		
1 przejazd lub 40 min.				X
20 min.			X	X
60 min.				
90 min.				
24h				
48h			X	X
72h			X	X
7 dni				
weekendowy rodzinny		X		X
do 20 osób				
2-przejazdowy dwukrotnego kasowania				
dopłata				
rewers				

W listopadzie 2012 r. krakowscy radni dokonali kolejnej zmiany Uchwały nr XXI/231/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych oraz przepisów taryfowych w komunikacji miejskiej realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Zmiany niektórych przepisów taryfowych oraz cen biletów obowiązują od 1 stycznia 2013 roku:

- Bilety jednorazowe kosztują: w strefie miejskiej – normalny 3,80 zł, a ulgowy 1,90 zł, natomiast aglomeracyjne – normalny 4,00 zł, a ulgowy 2,00 zł

- bilet jednorazowy na okaziciela, uprawnia do jednokrotnego przejazdu linią dzienną lub nocną pojazdem, w którym został skasowany, do zakończenia kursu tego pojazdu lub przez 40 minut od momentu skasowania, wykonując przesiadki

- Bilet dwuprzejazdowy dwukrotnego kasowania na okaziciela, uprawniający jedną osobę do dwukrotnego przejazdu linią dzienną lub nocną kosztuje 7,20 zł normalny i 3,60 zł ulgowy w strefie biletowej I lub odpowiednio 7,60 zł i 3,80 zł aglomeracyjny.

Bilet tygodniowy jest ważny przez 7 kolejnych dni, od momentu skasowania do godz. 23:59 ostatniego dnia ważności.

- Ceny biletów okresowych nie zostały zmienione, ale wprowadzono tu kilka nowinek.

Przy zakupie jednorazowo co najmniej 50 sztuk biletów sieciowych imiennych stosowane są specjalne, obniżone ceny – bilet na jedną strefę kosztuje 80 zł, a aglomeracyjny 126 zł.

Bilet semestralny, dostępny dotychczas tylko dla studentów, mogą nabywać również dzieci po ukończeniu 4 lat oraz uczniowie, a okres obowiązywania tego biletu wydłużono ze 140 do 150 dni.

„Socjalny bilet seniora” zmieniono na „Socjalny” i zlikwidowano ograniczenie wiekowe do jego nabycia. Mogą z niego korzystać osoby, których dochód jest niższy od kryterium dochodowego obowiązującego przy udzielaniu świadczeń z pomocy społecznej.

Wydawany jest na okres 1 miesiąca za 29 zł.

- Inne korzystne dla pasażerów zmiany w przepisach taryfowych to:

Uprawnienie do korzystania z biletu rodzinnego przyznano również opiekunom (dotychczas mogli z niego korzystać rodzice/rodzic z dzieckiem lub dziećmi do lat 16)

Uprawnienie do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską dla dzieci z rodzin wielodzietnych (czworo i więcej dzieci) przyznano dodatkowo rodzinom odprowadzającym podatek dochodowy do urzędu skarbowego na terenie Krakowa, a ponadto bilet przysługuje dzieciom od ukończenia 4 lat oraz uczniom i studentom do ukończenia 24 lat.

- Niewykorzystane bilety do kasowania o nieaktualnej cenie, wycofane z obiegu, mogą być wymieniane w „Punktach sprzedaży biletów” na bilety z aktualnej oferty,

z możliwością dopłaty, w okresie do 6 miesięcy od dnia wejścia w życie Uchwały nr LXI/877/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 listopada 2012 r.

W automatach mobilnych w pojazdach, automatach KKM oraz w Punktach sprzedaży biletów dostępne mają być bilety – dopłaty o nominałach 10, 30 i 50 groszy.

Maria Naprawska

KOMUNIKACJA MIEJSKA W ODESSIE



Z początkiem maja wraz z kilkoma znajomymi, wybraliśmy się do Odessy. Już w głównym holu lotniskowego budynku byliśmy grzecznie nagabywani przez mieszkańców do skorzystania z ich oferty noclegowej bądź transportowej. Zaraz po wyjściu z budynku do akcji przystąpili taksówkarze, którzy gorąco zachęcali nas do przejażdżki w kierunku centrum. My jednak udaliśmy się w kierunku stojącego nieopodal zdezelowanego dostawczego busa przerobionego na wersję osobową.

To tak zwana marszrutka. Ten rodzaj transportu stanowi trzon komunikacji publicznej na Ukrainie, ale nie tylko tam. Tę formę komunikacji publicznej spotkać można ogólnie w krajach byłego bloku wschodniego. Żeby jednak nie szukać przykładu daleko, wystarczy spojrzeć na krakowskie ulice, po których szaleją małe busy, łączące Kraków z okolicznymi miastami i wsiami. Trzeba jednak przyznać, że w tym względzie na Ukrainie poczyniono znaczne postępy, o które u nas bardzo trudno. Zdezelowane busy są wymieniane na tzw. midi busy (autobusy o średniej pojemności), w znacznej ilości indyjskiej produkcji firmy TATA, ale nie tylko, bo pojawiają się również MAZy, GAZy, oraz pojazdy innych lokalnych producentów. Autobusy te są jednolicie pomalowane na żółto, kursują po stałych trasach oraz są czytelnie otablicowane. Swego rodzaju ciekawostką stanowią rozkłady jazdy, a w zasadzie ich całkowity brak (bo nawet jeśli coś na wzór rozkładu jazdy jest na przystanku, to nie ma żadnej gwarancji, że pojazd przyjedzie we wskazanym czasie). Obowiązuje po prostu zasada – jak przyjedzie, to będzie. Poza tym przystanki są oznakowane tylko pro forma, bowiem marszrutki zatrzymują się wszędzie gdzie się da, a nawet tam, gdzie się nie da. Dla urozmaicenia, opłatę za usługę uiszczą się przy wysiadaniu, a nie jak to jest w zwyczaju w innych miastach, na początku podróży.

Obraz, jaki zastaje turysta na miejscu, przypomina nieco Polskę z początku lat 90. Podróż marszrutką okazała się

długa i kręta, ale o to przecież chodzi, żeby zobaczyć po drodze jak najwięcej.

Z tego też powodu, po odnalezieniu hostelu, przystąpiliśmy do zwiedzania miasta, podróżując po nim środkami transportu publicznego. Głównie tramwajami i trolejbusami.

Podstawę taboru tramwajowego w Odessie stanowią wagony czeskiej produkcji Tatra T3SU w ilości nieco ponad



dwieście sztuk (ten typ tramwaju produkowany był w latach 1961-1990). Występują zarówno w wersjach oryginalnych, jak i zmodernizowanych (z tyrystorowymi układami rozruchu) w lokalnych zakładach remontowych. Oryginalne wersje Tatr można w pierwszej kolejności rozpoznać przede wszystkim po fatalnym stanie technicznym. Dotyczy to zwłaszcza linii 20, na której jeździły wagony chyba w najgorszym stanie.

Oprócz T3, w Odessie spotkać można rodzimej produkcji tramwaje K1 dostarczane od 2006 roku.

Jest też jeden wagon Tatra T6B5 oraz cała gama wagonów technicznych, jednak nie udało nam się ich spotkać w mieście.

Wszystkie wspomniane wyżej typy wagonów są jednoczynowe i wysokopodłogowe, w większości wyposażone standardowo w troje drzwi. Nie spotkaliśmy żadnego składu, wszystkie wagony jeździły solo.

Szyny po których poruszają się tramwaje mają szeroki rozstaw 1524mm, który zastąpił historyczny rozstaw 1000mm używany niegdyś w Odessie.

Po każdym pojeździe (tramwaju i trolejbusie), w fartusku, krąży konduktor, u którego trzeba kupić bilet. W większości są to kobiety. Zwykle za przekazane konduktorce pieniądze otrzymujemy bilet, stanowiący dowód zapłaty. Jednak nierzadko zdarza się, że pieniądze zasilają prywatny budżet konduktorki, lądując w innej kieszeni fartuszka. Zważywszy na niskie zarobki, trudno dziwić się pokusie selektywnego wydawania biletów pasażerom. Całkiem sporą liczbę motorniczych również stanowią kobiety.

Centrum miasta urzeka niewysoką zabudową starych kamieniczek, rozpościerających się wbrew pozorom na dość dużej powierzchni. Kamieniczki oddzielone są uliczkami, arteriami i prospektami, w znacznej ilości przecinającymi się prostopadle, a wszystko to przyozdobione jest całkiem dużą ilością drzew. W mieście sporo jest kontrastów. Wyremontowane i lśniące budynki sąsiadują z rozsypującymi się kamienicami. Ponad głowami przechodniów z siecią trakcji tramwajowej i trolejbusowej przeplatają się tysiące innych kabli. Całość tworzy niepowtarzalny klimat, który trudno jest porównać do zachodnich miast.

Okolice centrum dobrze jest zwiedzić pieszo. Warto również wydłużyć swój spacer do okolic głównego dworca kolejowego. Budynek dworcowy, jak chyba w każdym mieście na Ukrainie, po prostu lśni. Nieopodal znajduje się targowisko, przez które w godzinach szczytu tramwaj przeźdiera się tempem pieszego. Motorniczy musi bowiem dać czas handlarzom na usunięcie towarów leżących na torach.

Na dalsze wojaże najlepszy jest oczywiście tramwaj lub trolejbus.

W północno-wschodniej części miasta warto wybrać się na przejażdżkę liniami 12 i 15, które na wspólnym odcinku trasy nie mają pętli. Zamiast tego okrążają całkiem sporą



parcelę jedno i dwupiętrowych domków i kamieniczek, zza których co rusz wychyla się tramwaj. Kostka brukowa miesza się tu z czymś w rodzaju polnej drogi, wokół jest mnóstwo zieleni, a to wszystko raz po raz przecinają szyny tramwajowe. Taki widok towarzyszył nam w wielu miejscach. Nieopodal tej ulicznej „pętli” znajduje się zajezdnia tramwajowa, do której wiedzie kilkusetmetrowy odcinek nieużywanego liniowo torowiska. Jednak nie dane nam było zwiedzić zajezdni. Głównie ze względu na barierę językową i fakt, że byliśmy obwieszani aparatami fotograficznymi, co w mniemaniu wartownika przyczyniło się raczej do tego, że zostaliśmy odebrani jako potencjalni szpiedzy, a nie turyści.

Nieco dalej na zachód znajduje się początkowy przystanek linii 20, niemal kultowej dla sympatyków komunikacji publicznej. Trudno to nazwać pętlą, ponieważ tramwaj w tym miejscu zatacza dość spore koło. Na pasażerów oczekuje Tatra T3SU, do której trzeba szybko wsiąść i jechać do celu, bo sprawia wrażenie, jakby mogła się rozpaść w każdej chwili. Po przejechaniu kilku kilometrów wjeżdżamy na

ten „właściwy” odcinek trasy, który wiedzie przez szuwary. Dosłownie. Torowisko położone jest na podmokłym terenie. Pod torami co kilkadziesiąt metrów wykopane są niewielkie rowy melioracyjne, łączące pobliskie strumyki ze znajdującymi się nieopodal oczkami wodnymi. Szyny są oczywiście w fatalnym stanie, miejscami podmyte i zapadnięte. Po lewej i po prawej stronie torów rosną wspomniane wyżej szuwary. Ponieważ byliśmy w Odessie w maju, szuwary dopiero budziły się do życia. Widać było jednak te, które okalały trasę w zeszłym roku. Pożółkłe, miejscami wyższe od wagonu. Gdybyśmy przyjechali w lipcu bądź sierpniu, wówczas zastalibyśmy prawdopodobnie widok, jaki można obejrzeć na YouTube, a mianowicie tramwaj przedzierający się przez gęste sitowie, które ociera się o blachę i szyby wagonu. Prawdopodobnie z wyżej wspomnianych względów na linii 20 jeździ najgorszy tabor. Wystarczy jeden przejazd, żeby poszycie wagonu było całe zarysowane. Pętla tejże linii znajduje się również w szuwarach. Dalej jest tylko szosa i... wielkie jezioro. Generalnie nie ma tam nic, poza wysoką na kilka metrów trawą. Po drodze widać było kilka domków, przechadzało się też kilka osób. Ale najwięcej było bezpiecznych psów.

Z okolic początkowego przystanku linii 20, po drugiej stronie znajdującego się tam wiaduktu kolejowego, odjeżdżają linie 6 i 7. Ów wiadukt rozdziela sieć tramwajową na dwie części. Pod wiaduktem są tory, jednak służą tylko do zjazdów i wyjazdów wagonów na linię. Przystanek początkowy otoczony jest budami i straganami, w których można kupić wszystko i nic. Jest tam też coś na wzór punktu kontroli ruchu, w którym można również nabyć bilety. Było to jedyne miejsce w całym mieście, gdzie można było kupić inne bilety niż dostępne u konduktora jednorazowe. Po wstępnych wyliczeniach doszliśmy do wniosku, że oferowany w punkcie siedmiodniowy bilet opłaci nam się bardziej niż kupowanie biletu przy każdorazowej podróży pojazdem komunikacji miejskiej. Niestety dostępna była tylko cała jedna sztuka. Niedostatek spowodowany był prawdopodobnie nie dużym zainteresowaniem takimi biletami, a po prostu mniejszymi wpływami do budżetu przedsiębiorstwa niż przy biletach jednorazowych, bowiem w czasie jednej z podróży przez miasto kolega legitymujący się siedmiodniówką usłyszał od konduktorki, że jest „chytym malczkiem”.



Wspomniane wyżej linie wiodą wzdłuż wybrzeża. Miejskami z okien tramwaju widać morze. Po drodze mijamy po jednej stronie wielkie blokowiska, a po drugiej las i tysiące biwakujących w nim ludzi. Przejechanie całej trasy zajmuje chyba więcej niż godzinę. Po drodze jest kilka pętli tramwajowych (nie ma żadnych innych rozjazdów i skrzyżowań torowych), na których niektóre linie kończą swój bieg, a dołączają kolejne, jak 1, czy 8. Zatem, by przejechać cały odcinek, trzeba się przesiadać. Nieopodal pętli, gdzie spotykają się linie 1 i 6, znajduje się całkiem przyjemna piaszczysta plaża. Z plaży widać znaczną część miasta, ponieważ wybrzeże wzdłuż którego „ciągnie” się Odessa to zatoka.

Ciekawe fragmenty sieci tramwajowej są również na południu miasta. Linią 5 udać się możemy do tzw. Arkadii. Trasa również wiedzie wzdłuż wybrzeża, jednak z okien tramwaju nie widać morza. Pętla końcowa znajduje się przy „głównej” miejskiej plaży. Tu jest już mniej przyjemnie niż na wspomnianej wcześniej północnej plaży. Widać skutki dzikiego kapitalizmu – każdy buduje co chce i gdzie chce. W efekcie do opalania się i plażowania jest bardzo mało miejsca. Nad wodą znajdują się różne dziwne budowle, króluje przepych i kicz. Można oczywiście skorzystać z łoża z baldachimem i pławić się winnych luksusach, ale ma to swoją cenę. Budynki i różne inne konstrukcje dosłownie „wchodzą” do wody, a fragmenty plaży są prywatne i oddzielone betonowymi zaporami. Nie sposób pospacerować wzdłuż wybrzeża, jak choćby w Polsce nad Bałtykiem. Wisienką na torcie stanowią ogromne, co najmniej trzydziestokilkukondygnacyjne wieżowce mieszkalne, które miejscami stoją niemalże w morzu. Co dziwne, budynki te w większości sprawiały wrażenie pustych.

Nieco bardziej na wschód od wybrzeża prowadzi trasa złożona z kombinacji linii 16, 17, 18 i 19. Odcinek nie jest połączony liniowo z pozostałą częścią sieci tramwajowej. Połączenie torowe oczywiście jest. Na przejechanie całego odcinka również potrzeba dużo czasu. Początkowo wiedzie przez miasto, potem jednak „dobija” do wybrzeża i dalej biegnie już wzdłuż linii brzegowej. Po „opuszczeniu” właściwej tkanki miejskiej, trasa wiedzie wzdłuż domków jednorodzinnych. Miejscami są tam jednotory, ze względu na ciasne uliczki i bliskość zabudowań. Ponieważ w tym miejscu miasto względem morza położone jest na wzgórzu, miejscami z okien tramwaju dostrzec można bezkresny błękit Morza Czarnego. O pieszy dostęp do niego jednak trudno, ponieważ plaża jest poszatkowana płotami i innymi grodzieniami prywatnych posesji. Po dojechaniu do końca odcinka linią 19 udaliśmy się jeszcze kilkaset metrów pieszo, by znaleźć zejście na plażę. Po drodze znajduje się parking żółtych marszrutek i budki dyspozytorów. Każda marszrutowa linia miała tu swojego dyspozytora, który dawał sygnał do odjazdu dzwoniąc dzwonkiem. Coś w rodzaju punktu przesiadkowego.

Zejscie owszem znaleźliśmy, ale nie nad samą wodę, a do małej wioski. Każda posesja miała ogrodzony swój prywatny kawałek plaży, który był zamknięty za stalowymi drzwiami ogrodzenia. Po kilkukrotnych próbach wejścia

na plażę przez otwarte drzwi, skąd zostaliśmy przepędzeni, w końcu znaleźliśmy te właściwe. Niczym wejście do zaczarowanego ogrodu. Za stalowym płotem i stalowymi drzwiami oczom naszym ukazało się morze i duża plaża, nie należąca jeszcze do nikogo. Po zejściu nad wodę, po lewej stronie widać było domy stawiane w wodzie na palach.

Ostatnią południową trasą jest trasa do portu rybnego. Równie ciekawa, głównie ze względu na widok portu, również długa i również wymagająca przesiadek po drodze.

Ciekawy widok stanowiła również pętla przy dworcu autobusowym we wschodniej części miasta, gdzie kierowcy marszrutek nawoływali przez megafony, żeby wsiadać do ich pojazdów. Co sprytniejsi nagrali nawoływanie i odtwarzali przez megafon. Wszystko to działo się w harmonii, nawoływania następowały kolejno po sobie. Jednak hałas jaki wiązał się z tą formą reklamy sprawiał, że nie dało się tam wytrzymać.

Równie interesujących wrażeń dostarcza podróż trolejbusem. Zwłaszcza przegubowym, który sprawia wrażenie, jakby każdy jego człon żył własnym życiem. W Odessie spotkać można trolejbusy ЮМ3 Т1, ЗиУ-682В oraz Trolza S265. Pojazdy poruszają się raczej powoli, choć zdarzało się, że kierowca wcisnął mocniej pedał jazdy.

Odessa jest miastem, które na pewno warto odwiedzić. Położone wzdłuż wybrzeża rozpościera się malowniczo na wzgórzystym terenie. Bardzo mili są tam ludzie, którzy nawet mimo bariery językowej nie odmawiają pomocy zagubionym turystom. Gołym okiem widać, że do życia podchodzą dość optymistycznie, mimo różnych przeciwności losu, jakie ich spotykają, a które są na pewno bardziej uciążliwe niż te w naszym kraju. Przy okazji jakiegokolwiek rozmowy na ich twarzach pojawia się uśmiech i nie mam mowy o jakimkolwiek narzekaniu.

Tomasz Tuleja

Bibliografia:

<http://pl.wikipedia.org/wiki/Odessa>

http://pl.wikipedia.org/wiki/Tramwaje_w_Odессie

<http://transphoto.ru/>



WSIAŚĆ DO AUTOBUSU BYLE JAKIEGO... LINIA 222



Dworzec Czyżyny

Chłodne grudniowe dni, za pasem Święta Bożego Narodzenia i ostatni w tym roku numer „Przewoźnika Krakowskiego”. W nim podróż linią aglomeracyjną 222 na trasie z Krakowa do Słomnik.

Jadąc autobusem tej linii mamy możliwość zobaczyć mało znane rejony, mianowicie północno-wschodnią część okolic Krakowa - gminę Kocmyrzów-Luborzycza, a także Słomniki. Zapraszamy więc na dworzec w Czyżynach, gdzie czeka na pasażerów biało-niebieski Solaris.

Punktualnie o godzinie 11:10 ruszamy z dworca, który od niedawna stał się jedną z bardziej ruchliwych pętli autobusowych. Na dzień dzisiejszy kończą tu bowiem swoje kursy linie: 113,121,129,142,202,212,222,232 oraz nocny 601. Objeżdżamy Rondo Czyżyńskie i po kilku minutach znajdujemy się na Rondzie Kocmyrzowskim. Mijamy jeden z największych nowohuckich bazarów, a mianowicie „Tomex”. W tym miejscu wsiadła do autobusu spora liczba pasażerów i to z okazałymi zakupami. W pojeździe zrobiło się tłoczniej, bardziej gwarно i o miejscach siedzących nie ma co marzyć.

Wbrew temu „wyzwaniu” jedziemy dalej, by po chwili stanąć na czerwonym świetle skrzyżowania ulic Kocmyrzowskiej i Obrońców Krzyża. Z okien autobusu po lewej

stronie widać kościół Matki Bożej Królowej Polski, zwany popularnie Arką Pana. Inicjatorem budowy tej świątyni był ksiądz Józef Gorzelany, zaś projektantem Wojciech Pietrzyk. Obiekt wznoszono przez dziesięć lat począwszy od 1967 roku. 15 maja 1977 roku ówczesny kardynał Karol Wojtyła dokonał jego konsekracji. Warto zwrócić uwagę na



Kościół na Wzgórzach Krzesławickich



Skrzyżowanie ulicy Bulwarowej i Kocmyrzowskiej

ciekawą symbolikę świątyni, której dach nawiązuje do biblijnej arki. Nad nią dominuje 70-metrowy krzyż - maszt, stanowiący jeden ze znaczących elementów konstrukcyjnych kościoła. Do wnętrza Arki Pana można wejść poprzez siedmioro drzwi będących symbolem siedmiu sakramentów świętych, zaś do ołtarza wiedzie siedem stopni, które są symbolami siedmiu darów Ducha Świętego.

Przejeżdżamy teraz przez skrzyżowanie i patrząc w prawo, widzimy gmach Teatru Ludowego. Jego projektantami byli Janusz i Marta Ingardenowie oraz Jan Dąbrowski. Teatr rozpoczął działalność 3 grudnia 1955 roku premierą sztuki „Krakowiacy i Górale” Wojciecha Bogusławskiego. Jego pierwszym dyrektorem była Krystyna Skuszanka. Współpracowało i współpracuje z nim nadal wielu znakomitych aktorów, m. in.: Marta Bizoń, Małgorzata Krzysica, Tamara Arciuch, Dariusz Gnatowski czy Witold Pyrkosz.

Jadąc dalej przejeżdżamy obok mleczarni w Bieńczycach, by po kilku minutach znaleźć się na Wzgórzach Krze-

ślawickich, tuż obok kościoła Miłosierdzia Bożego. Jego historia to lata osiemdziesiąte XX wieku. Wówczas to podczas pielgrzymki do ojczyzny w roku 1983, papież Jan Paweł II poświęcił kamień węgielny pod jego budowę. Niecałe cztery lata później, 7 czerwca 1987, ks. kardynał Franciszek Macharski konsekrował kościół.

Na następnym przystanku wysiadają osoby, które dzięki linii 222 mogły dotrzeć do największej nowohuckiej nekropolii, czyli cmentarza Grębałów. Zajmuje on ponad 25,5 hektara terenu. Pierwsze pochówki odbyły się na nim w roku 1964. Znajdują się tutaj m.in. groby osób zasłużonych dla Krakowa, ofiar represji stanu wojennego - Bogdana Włosika i Ryszarda Smagura.

Powoli wyjeżdżamy z miasta. Nasz 222 mknie teraz w kierunku Kocmyrzowa. Za skrzyżowaniem ulic Kocmyrzowskiej i Morcinka żegna nas gmina Kraków. Teraz patrząc w prawo widzimy panoramę olbrzymiego kombinatu metalurgicznego. Jego ciężki industrialny krajobraz kontrastuje z lekkością obrazu podkrakowskich ogrodów, sadów i pól. Dzisiaj akurat pokrytych cienką, puchową pierzynką śniegu.

Wjeżdżamy do gminy Kocmyrzów-Luborzyca. Składa się ona z 25 sołectw, które zamieszkuje 13 000 osób. Kontynuując podróż, jedziemy teraz przez wieś Prusy. W niej znajduje się niedawno wybudowana świątynia pod wezwaniem Matki Bożej Wspomożenia Wiernych. Kolejne miejscowości, które mijamy to Sulechów i Dojazdów. Warto nadmienić, że podróżujemy wzdłuż tzw. „Kocmyrzówki” czyli linii kolejowej, którą zlikwidowano na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Po kilku minutach jazdy dotarliśmy do Kocmyrzowa. Tutaj wysiada spora część pasażerów, a my mamy okazję przyjrzeć się tej miejscowości. Na trasie linii 222 mijamy pocztę, budynki użyteczności publicznej, domy mieszkalne. Ruszamy dalej, skręcamy w lewo i po



Młyn

**Teatr Ludowy**

chwili jesteśmy w Luborzycy. Tu obiektami wartymi obejrzenia są: zbudowane na wzgórzu gimnazjum im. Świętej Królowej Jadwigi, a także kościół, którego początki sięgają aż XIII wieku. Biskup krakowski Iwo Odrowąż zbudował pierwszy kościół w miejscowości znajdującej się wówczas 15 kilometrów od Krakowa. Niestety oryginalny obiekt nie przetrwał do naszych czasów. Ulegał bowiem wielokrotnym pożarom i najazdom. Ale jego historia to nie tylko klęski, to również podniosłe wydarzenia, jak choćby wizyty znamienitych postaci, takich jak królowa Jadwiga, Piotr Skarga czy Tadeusz Kościuszko. Każdy kto przejeżdża przez tę miejscowość, powinien odwiedzić zabytkową świątynię. Luborzycy, to nie tylko kościół pod wezwaniem Podwyższenia Krzyża Świętego czy siedziba gminy, ale z miejscowością tą związana jest również historyczna ciekawostka. Tutaj bowiem w XIX wieku przebiegała granica zaboru rosyjskiego i austriackiego.

Nasza podróż trwa już prawie pół godziny, a przed nami jeszcze około dwadzieścia minut jazdy. Mijamy wsie Marszowice, Polanowice, Niedźwiedz, które w lecie przyciągają miłośników sielskich krajobrazów, kusząc dużą ilością pól, lasów, wspaniałych ciepłych barw. Te tereny znajdują również zwolenników wśród miłośników kolei, bowiem w pobliskiej Goszczy znajduje się słynny łuk na linii kolejowej nr 8 prowadzącej z Warszawy do Krakowa.

Wkrótce docieramy do Słomnik. Na wstępie należy wyjaśnić znaczenie nazwy tej miejscowości, bowiem większości może kojarzyć się ona ze... słomą. Jej nazewnictwo pochodzi jednak od szlomiarzy, czyli osób wyrabiających w dawnych czasach hełmy dla drużyn królewskich. Pierwsze wzmianki o Słomnikach pochodzą z roku 1287, zaś prawa miejskie otrzymały one od króla Kazimierza Wielkiego w 1358 roku. Słomniki odegrały ważną rolę w czasie Powstania Kościuszkowskiego, gdyż tutaj stacjonowały wojska polskie, biorące udział w walkach o niepodległość. Tutaj także Tadeusz Kościuszko w dniu 6 kwietnia 1794 roku, na rynku, uroczyście awansował do stopnia generała Józefa Zajączka i Antoniego Madalińskiego.

Najważniejsze zabytki miasta to pochodzący z XIX wieku neoromański kościół Bożego Ciała, w którym znajdują

**Autobu wyjeżdżający ze Słomnik**

się późnogotycki krucyfiks i obraz Świętej Rodziny z I połowy XVI wieku oraz synagoga. Przez Słomniki przebiegają dwie ważne arterie komunikacyjne, a mianowicie droga krajowa nr 7, a także droga wojewódzka nr 775. Ponadto w mieście znajdują się dwie stacje kolejowe: Słomniki oraz Słomniki Miasto. Obydwie leżą na szlaku linii kolejowej nr 8. Zanim wrócimy do Krakowa, warto odbyć spacer po tym miasteczku i po jego ciekawej okolicy.

Tutaj kończy się nasza podróż linią 222. Powoli wracamy do grodu Kraka. Był to już ostatni artykuł z cyklu: „Wsiąść do autobusu byle jakiego...”. Mam nadzieję, że podróże liniami 211, 292, 210, 204, jak również ta ostatnia przypadły czytelnikom do gustu, pozwoliły poznać lepiej okolice Krakowa, zarówno bezpośrednio, jak i w trakcie lektury.

Jan Adamski**Droga do Słomnik**

ANGIELSKI KONSUL PISZE O KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

W czasie mojej ostatniej wizyty w Krakowie wyrobiłem sobie bardzo pozytywną opinię o MPK i jego działalności, która jest dla mnie odzwierciedleniem sposobu, w jaki współczesny system tramwajowy może służyć miastu.

60 lat temu brytyjskie miasta zrezygnowały z sieci połączeń tramwajowych, a obecnie tylko niektóre z nich dużym nakładem środków finansowych budują nowe linie i ponownie wprowadzają tramwaje na ulice. Z moich obliczeń wynika, że w Krakowie jeździ obecnie więcej tramwajów niż w całej Wielkiej Brytanii!

Osobiście zawsze byłem zwolennikiem nowoczesnego transportu tramwajowego i uważałem Kraków za miasto dające w tym zakresie doskonały przykład, uzasadniający moją opinię.

Rozbudowana siatka połączeń oraz duża częstotliwość pomagają spełniać oczekiwania dużej liczby pasażerów korzystających z takich usług transportowych w dużym mieście. Uważam, że MPK doskonale pokazuje, jak system komunikacyjny o historycznych korzeniach może zostać wydajnie zmodernizowany w duchu XXI wieku. Spółka bez wątpienia jest dobrze zarządzana i zajmuje wiodącą pozycję pod względem rozwoju naziemnego trans-



portu szynowego w miastach. Z przyjemnością poznałem także plany jej przyszłego rozwoju.

W Newcastle, skąd pochodzę, byłem odpowiedzialny za realizację polityki transportowej miasta, a następnie jako członek brytyjskiego parlamentu zasiadałem w Parlamentarnej Komisji Transportu. Żałuję, że w Wielkiej Brytanii zrezygnowano z tramwajów i nie rozwijano transportu tego rodzaju tak, jak miało to miejsce w Krakowie, dzięki czemu mieszkańcy mogą cieszyć się teraz usługami o bardzo wysokiej jakości.

Dla mnie i mojej żony była to pierwsza wizyta w Krakowie, który bardzo przypadł nam do gustu. Uważamy, że jest to wspaniałe miasto pełne przyjaznych ludzi, ze sprawnie funkcjonującym systemem transportu tramwajowego. Mamy nadzieję, że wkrótce ponownie odwiedzimy Kraków.

Sir Neville Trotter

PRACOWNICY WIEDEŃSKIEGO PRZEWOŹNIKA W KRAKOWIE

Przyjazd do Krakowa pracowników Wiener Linien GmbH to nic dziwnego. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA już od wielu lat współpracuje ze swoim odpowiednikiem z Wiednia. To stamtąd pochodzą tramwaje, które obecnie można zobaczyć m.in. na linii nr 52.

Pewnym zaskoczeniem dla niektórych osób może być natomiast bardzo pozytywna opinia pracowników wiedeńskiego przewoźnika o komunikacji w Krakowie. Ze sporym uznaniem kiwali głowami oglądając krakowski tabor tramwajowy. A mieli okazję, żeby mu się dokładnie przyjrzeć, bo w Krakowie spędzili kilka listopadowych dni.

Oczywiście nie mogli nie zwrócić uwagi na nowoczesne tramwaje Bombardiera, które już wtedy kursowały na linii nr 14.

– Nowy NGT8 to dla nas pojazd z przyszłości. Na razie możemy o takich wagonach tylko pomarzyć. Może w przyszłości uda nam się takie tramwaje zamówić – zauważa Rudolf Pospisil z Wiener Linien.

W nowych tramwajach, które w tym roku zaczęły kursować po krakowskich torowiskach, docenia nie tylko rozwiązania techniczne, ale także nowoczesny design, tablice elektroniczne wyświetlające trasę, a także znakomite podświetlenie podłogi, stopni i poręczy.

Z równym zapałem przedstawiciele Wiener Linien ocenili pomysł krakowskiego przewoźnika, polegający na modernizacji sprowadzonych z Wiednia wagonów E6 i dodaniu do nich elementu niskiej podłogi.

– To bardzo ciekawe rozwiązanie. A co najważniejsze, nie mamy wątpliwości, że jest bardzo potrzebne pasażerom – podkreśla Kurt Ditzer, pracownik Wiener Linien.

Być może pracownikami Wiener Linien GmbH w tym wypadku kierował pewnego rodzaju sentyment do przekazanych MPK SA wagonów. Nie ulega jednak wątpliwości, że nawet tak bogate miasto jak Wiedeń dostrzega zalety tego typu rozwiązań.

Okazuje się, że goście z Wiednia zwrócili uwagę nie tylko na pojazdy. Z pewną zazdrością obserwowali zaangażowanie pracowników MPK SA.

– To widać, że w Krakowie osoby pracujące w MPK SA są elementem pewnej całości. Mam wrażenie, że wszyscy mocno identyfikują się z firmą – stwierdził Rudolf Pospisil.

Dla niego dowodem na to są bardzo zadbane autobusy i tramwaje – brak ubytków w lakierze, estetyczne wykończenie wszystkich remontowanych pojazdów.

Korzystając podczas pobytu w Krakowie z komunikacji nie kryli, że nie mieli żadnych problemów z przemieszczaniem się po mieście.

– Kraków jest dla mnie przykładem, jak można świadczyć usługi przwozowe nie mając metra. Właściwie nie ma potrzeby, żeby je w tym mieście budować – stwierdził Rudolf Pospisil. – Metro to nie tylko szybki i bezkolizyjny przejazd, jak najczęściej myślą pasażerowie. To także bardzo wysokie koszty utrzymania i długa droga na podziemne perony – dodaje.

Marek Gancarczyk

WARTO SKUSIĆ SIĘ NA MOBILNĄ REKLAMĘ

W czerwcu zarząd MPK S.A. w Krakowie podjął decyzję o uruchomieniu działań zmierzających do uzyskania dodatkowych przychodów z reklamy na pojazdach komunikacji miejskiej.



Doskonale widoczna reklama całopojazdowa na tramwaju...

Za podjęciem takich działań przemawia przede wszystkim to, że MPK posiada nośniki reklamowe w postaci powierzchni zewnętrznych pojazdów, które są do dyspozycji bez konieczności ponoszenia jakichkolwiek inwestycji. Dzięki temu zyskowność każdego z działań polegających na dodatkowej sprzedaży jest bardzo duża, nie są bowiem one obciążone kosztami produkcji czy najmu nośników i wymagają tylko zaangażowania dodatkowych osób do obsługi sprzedaży. Przychody z reklamy stanowią dodatkowy cenny zastrzyk finansowy dla Spółki, który wprawdzie w budżecie całej firmy stanowi udział pomiędzy 1 i 2%, niemniej jednak jest to wielkość liczona w milionach złotych w skali roku.

Działania podjęte w drugiej połowie roku przyniosły wymierne efekty już we wrześniu i październiku, kiedy to został zanotowany wyraźny wzrost przychodów ze sprzedaży, co było widać w znacznie większej liczbie pojazdów oklejonych reklamami. W tym czasie zamówiło u nas reklamy m.in. kilkunastu deweloperów realizujących nowe inwestycje mieszkaniowe w Krakowie i okolicach.

Należy zaznaczyć, że działania te są prowadzone w okresie trudnym dla rynku reklamowego, który obecnie próbuje odzyskać poziom sprzedaży sprzed kryzysu finansowego tj. sprzed roku 2009. Tym bardziej warto w takich warunkach aktywnie wychodzić do klienta z ofertą reklamową i pozyskiwać w ten sposób nowe reklamy.

W celu uatrakcyjnienia swojej oferty reklamowej MPK Kraków proponuje obecnie pod reklamę również najnowsze autobusy i tramwaje, m.in. tramwaje NGT6 trzeciej serii, autobusy Mercedes Citaro, a przede wszystkim Solarisy U12 (standardowe) i Solarisy U18 (przegubowe).

Oprócz aktywnego poszukiwania klientów na rynku lokalnym, podjęte zostały też działania mające na celu popularyzowanie reklamy na pojazdach komunikacji miejskiej wśród firm działających w tej branży, w tym także wśród kontrahentów MPK.



... oraz autobusie

Firmy współpracujące od lat z MPK mogą liczyć na preferencyjne warunki cenowe oraz wsparcie przy wykonaniu reklamy. Pozytywnymi przykładami takiej współpracy są reklamy takich firm jak Mota Engil, PGNiG, PKO BP, Interisk, BRE Bank, a ostatnio dołączyły do nich także Bombardier, Vosloh Kiepe i Novamedia.

Reklama całopojazdowa na tramwajach i reklama na autobusach typu full back to niewątpliwie najbardziej popularne formy reklamy wśród naszych Klientów. Do ich zalet należą niewątpliwie mobilność, zapewniająca dotarcie z informacją do różnych zakątków miasta oraz wysoki stopień postrzegania - widoczna, wyraźna i zwracająca uwagę zarówno pasażerów jak i przechodniów.

Warto dodać, że MPK Kraków proponuje swoim klientom kompleksową usługę reklamową obejmującą także projekt, wydruk, nałożenie i usunięcie reklamy, tak aby maksymalnie odciążyć klientów od prac z tym związanych.

Zachęcamy także do współpracy pozostałych kontrahentów MPK, mając nadzieję że pozytywny przykład tych firm, które już skorzystały z naszej oferty reklamowej zachęci ich do pokazania się na pojazdach MPK w przestrzeni miejskiej Krakowa.

Ze szczegółami oferty reklamowej MPK można zapoznać się na stronie www.reklama.mpk.krakow.pl

Kontakt do Działu Marketingu: mailowy – reklama@mpk.krakow.pl i telefoniczny: 12 254 19 19 i 12 254 19 20. Nasi pracownicy chętnie odpowiedzą na wszelkie pytania dotyczące reklamy na pojazdach komunikacji miejskiej i zaproponują najbardziej odpowiednią dla każdego klienta formę reklamy.

Jarosław Sabat



Reklamę z tyłu autobusu łatwo zauważyć jadąc samochodem

KRAKÓW NAJLEPIEJ OGLĄDAĆ Z OKNA TRAMWAJU



Jednym z najważniejszych obszarów działalności każdego większego miasta jest komunikacja miejska. W naszym mieście zadanie to realizuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, którego głównym przedmiotem działalności jest regularny przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym. Każdego dnia z usług przedsiębiorstwa korzysta ok. 1 mln pasażerów.

MPK SA świadczy również usługi dodatkowe związane m.in. z wynajmem pojazdów (w ofercie znajdują się zarówno tramwaje jak i autobusy).

Klasyczne i przegubowe autobusy niskopodłogowe marki Jelcz, Scania, Solaris czy Mercedes często wynajmowane są do obsługi konferencji i uroczystości okolicznościowych (np. śluby, pogrzeby itp.). Ponadto od wiosny do jesieni do wynajęcia dostępny jest tabor zabytkowy m. in. SAN H-01B z 1959 roku, Jelcz 272 MEX tzw. „Ogórek” z 1959 roku, Jelcz 021 tzw. „Ogórek przegubowy” z 1975 roku (jedyne zachowane w Polsce), Jelcz-Berliet PR100 z 1978 roku czy Ikarus 280.26 (przegubowy) z 1981 roku. MPK SA w Krakowie posiada również perły motoryzacji w postaci Nysy N59-M z 1959 roku czy najstarszego w Polsce sprawnego autobusu Rugby Express L z 1929 roku.

Nie mniejszą popularnością cieszy się wynajem tramwajów, które udostępniane są najczęściej w celu organizacji akcji promocyjnych i imprez okolicznościowych. Najpopularniejsze wynajmowane tramwaje to typ GT6 i E1. Natomiast w taborze zabytkowym (również w okresie wiosna, lato i jesień) dostępne są dodatkowo modele takie jak: 102 N, tzw. „Wiatrówka”, N z 1952 roku, SN2, tzw. „Sanok” z 1939 roku, Linke – Hofmann z 1924 roku oraz najstarszy – SN1, tzw. „Gracówka” z 1912 roku.

MPK SA w Krakowie jest firmą o bogatych tradycjach, uwidocznione jest to m.in. w zgromadzonym taborze zabytkowym, który nie tylko ukazuje historię komunikacji tego miasta, ale pozwala na podróż do czasów, gdy pojazdy te były w powszechnym użyciu. Niedzielną przejażdżką z rodziną stuletnim tramwajem po historycznej części miasta, podróż w stylu retro Jelczem „Ogórkem” po Nowej Hucie, przewóz gości weselnych w autobusie San czy tramwaju Linke – Hofmann, przewóz uczestników konferencji „Ogórkem przegubowym”, przejazd Ikarusem, który jeszcze nie tak dawno był jedynym

z podstawowych typów autobusów miejskich - to tylko kilka z naszych propozycji.

MPK SA w Krakowie jest w stanie zrealizować usługę przewozową pasażerów jednocześnie nawet

dla kilkuset osób, posiadamy nowoczesne pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, dysponujemy wyszkolonymi prowadzącymi, którzy wykonują swoją pracę

z najwyższą starannością oraz w oparciu o odpowiednie procedury i standardy.

Przy wynajmie pojazdów najistotniejsze są:

- czas wynajmu (liczony jako czas od momentu wyjazdu, aż do powrotu do zajezdni, w której stacjonuje dany pojazd),
- liczba kilometrów (tylko w przypadku autobusów),
- oraz godziny wynajmu (w godzinach od 22:00 do 6:00 obowiązuje dopłata za pracę w nocy).

O szczegółowych warunkach wynajmu można dowiedzieć się ze strony internetowej www.mpk.krakow.pl oraz dzwoniąc pod nr telefonu (12) 254-13-47.

Tomasz Jezierski

WYSTAWA MAKIET KOLEJOWYCH



Tradycyjnie, w pierwszej dekadzie grudnia, Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych zorganizował wystawę makiet i modeli kolejowych. Po raz kolejny miłośnicy małej kolei w hali tramwajowej Muzeum Inżynierii Miejskiej zaprezentowali swoje dokonania. Główną i najciekawszą atrakcją wystawy była duża makieta w skali H0 (1:87), złożona z ponad stu połączonych ze sobą modułów.

Powstały w ten sposób szlak kolejowy zaczynał się na stacjach nazywanych technicznymi, gdzie ustawiono lokomotywy i wagony oczekujące na włączenie się do ruchu. Dalej biegł malowniczo położonymi liniami jedno i dwutorowymi poprzez stacje, stacyjki i przystanki, mijając pola, lasy, mosty i inne elementy krajobrazu odwzorowane z pełną drobiazgowością przez modelarzy. Przy każdej stacji znajdowała się krótka informacja przybliżająca oglądającym czas powstania, pierwowzór oraz podstawowe informacje na temat prezentowanego fragmentu układu.



Ruch pociągów prowadzony był zgodnie z obowiązującymi zasadami, a widzowie mogli obserwować w ciągłym ruchu nawet kilkanaście składów kursujących według przyjętego rozkładu jazdy. Na torach o szerokości 16,5 mm kursowały lokomotywy i wagony w przeważającej większości znane z krajowych szlaków, ale tym razem towarzyszyły im pojazdy naszego południowego sąsiada. Powodem kursowania międzynarodowych składów było w tym roku podłączenie dwóch stacji wykonanych przez czeskich modelarzy, którzy swą obecnością zaszczytili tegoroczną wystawę. Ich moduły oddzielone były od polskich szlaków kopia przejęcia granicznego jakie jeszcze kilkanaście lat temu można było zaobserwować na prawdziwym kolejowym szlaku.



Organizatorzy zaprezentowali pociągi towarowe i osobowe z różnych epok w historii kolejnictwa, ciągnięte przez lokomotywy parowe, spalinowe i elektryczne. Obsługa stacji i maszyniści prowadzący poszczególne pociągi korzystali z nowoczesnego systemu sterowania cyfrowego, pozwalającego na niezależne sterowanie pracą każdej lokomotywy.

Oprócz skali H0 zaprezentowano także makiety nieco mniejszą, wykonaną w skali TT (1:120), cieszącą się nie mniejszą oglądalnością, głównie z uwagi na swoje wymiary i sposób zabudowy umożliwiającą kursowanie pociągów na zamkniętych w koło trasach.

Największym zainteresowaniem wśród najmłodszych cieszyła się najprostsza makieta w skali S (1:64), którą odwiedzający mogli osobiście pokierować. Duże wagony i lokomotywy oraz proste urządzenia służące do ich kierowania pozwalały choć na chwilę poczuć się maszynistą kolejki elektrycznej.

W ciągu dwóch dni - 8 i 9 grudnia - wystawę odwiedziło ponad cztery tysiące zwiedzających.

Jacek Kołodziej

NAJLEPSI STRAŻACY MPK OGIEŃ UGASZĄ W 35,6 SEKUND



Strażacy najpierw musieli przygotować sprzęt...

W jesiennych zawodach drużyn Straży Pożarnej działającej w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym SA w Krakowie wzięło udział sześć drużyn. Swoich zawodników miały dwie stacje obsługi tramwajów z Nowej Huty i Podgórze, trzy stacje obsługi autobusów z Bieńczyc, Płaszowa i Woli Duchackiej oraz stacja obsługi i remontów.

Rywalizację strażaków rozpoczęło ćwiczenie, którego celem było jak najszybsze usunięcie wycieku niebezpiecznej substancji ropopochodnej. Ustawieni w jednej linii zawodnicy, wyposażeni w odpowiednie narzędzia, natychmiast po sygnale ruszyli do pracy. Po kilkunastu minutach po plamach oleju nie było śladu.

To ćwiczenie było jedynie wstępem do zasadniczych konkurencji, które miały zadecydować, komu w tych zawodach przypadnie pierwsze miejsce. Każda z drużyn miała to samo zadanie. Trzeba było jak najszybciej rozwinąć dwa węże, następnie jak najszybciej je połączyć, a na koniec strumieniem wody trafić w specjalnie przygotowane cele.



... a na koniec prapczyjnie skierować strumień wody na cel



... następnie szybko rozwinąć węże...

Ta konkurencja wymaga nie tylko szybkości, ale także – w równym stopniu – precyzji. Nieraz zdarzało się bowiem, że źle połączone węże przekreślały szansę na zajęcie dobrego miejsca. Rywalizacja strażaków była tym razem bardzo zacięta. Wystarczy zaznaczyć, że po raz pierwszy w historii tych zawodów dwie drużyny uzyskały ten sam czas, który dawał im drugie miejsce. O tym, która z tych dwóch drużyn jest lepsza, decydowała dogrywka. Ostatecznie w dogrywce szybciej z zadaniem poradzili sobie strażacy z Płaszowa i to oni zajęli drugie miejsce. Bezkonkurencyjni w zawodach okazali się zawodnicy ze stacji obsługi i remontów. Z bardzo dobrym czasem 35,6 sekund zdobyli pierwsze miejsce. Trzecią pozycję zajęła drużyna ze stacji obsługi autobusów Wola Duchacka, która w dogrywce uzyskała gorszy rezultat od stacji obsługi autobusów z Płaszowa. Pozostałe miejsca zajęli strażacy z Podgórze, Nowej Huty i Bieńczyc.

Warto podkreślić, że zawody drużyn strażackich działających w MPK SA w Krakowie są okazją do regularnych ćwiczeń. Dzięki nim każda stacja obsługi jest gotowa do szybkiej i sprawnej akcji na wypadek wybuchu pożaru.

Marek Gancarczyk



Zawodnicy musieli usunąć plamy oleju

MPK KRAKÓW NAGRODZONE ZA INNOWACYJNOŚĆ



Dwie srebrne statuetki trafiły do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA za zakup nowoczesnego tramwaju NGT8 oraz wprowadzenie w 2007 roku tele-busa, popularnej usługi autobusu na telefon. Nagrody zostały rozdane podczas I Forum Innowacji Transportowych, we wtorek, 11 grudnia.

Kapituła konkursu przyznając nagrody chciała docenić najbardziej wartościowe projekty innowacyjne w Polsce. W kategorii „Technika i technologia” za taki projekt został uznany zakup nowoczesnych wagonów NGT8. Warto podkreślić, że kapituła opisując innowacyjność tego tramwaju wymieniła przede wszystkim system rekuperacji energii oraz systemy odpowiedzialne za tłumienie drgań i hałasu.

Z kolei w kategorii „Planowanie, organizacja i zarządzanie” srebrną statuetką MPK SA zostało nagrodzone za wprowadzenie w 2007 roku usługi tele-busa. Warto podkreślić, że jest to pierwsze tego rodzaju rozwiązanie wprowadzone w Polsce. Dzięki niej już od ponad pięciu lat mieszkańcy m.in. Rybitw oraz Płaszowa mogą telefonicznie zamówić przejazd autobusem.

Jak przyznali członkowie kapituły przyznającej nagrody, za innowacyjne zostały uznane projekty, które przyczyniły się do zwiększenia efektywności ekonomicznej, finansowej, technicznej i technologicznej, a jednocześnie były przyjazne dla środowiska naturalnego.

WI Forum Innowacji Transportowych wzięło udział około 100 polskich i zagranicznych specjalistów zajmujących się projektami transportowymi.

Marek Gancarczyk

WARSZTATY Z OCENY RYZYKA W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Przez dwa dni, 25 i 26 września, w siedzibie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie trwały warsztaty, których celem było przeprowadzenie oceny ryzyka dla MPK S.A. w Krakowie oraz zidentyfikowanie najważniejszych luk w zakresie bezpieczeństwa. W warsztatach wzięli udział eksperci na co dzień zajmujący się bezpieczeństwem w komunikacji publicznej z UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego), przedstawiciele Policji, Straży Miejskiej oraz MPK SA w Krakowie.

Efektom spotkania było powstanie tzw. macierzy ryzyka, w której zostaną uwzględnione przede wszystkim miejsca, w których istnieje największe ryzyko różnego rodzaju zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników komunikacji miejskiej. Uczestnicy warsztatów mieli także opracować listę najważniejszych luk w zakresie bezpieczeństwa.

Macierz ryzyka oraz lista luk w zakresie bezpieczeństwa posłużą do przygotowania specjalnego raportu określającego miejsca największego ryzyka oraz sposobów jego zmniejszenia.

Marek Gancarczyk

DZIENNIKARZE TVP NA KRAKOWSKI RYNEK POJECHALI TRAMWAJEM



Dzień przed wręczeniem nagród 19. Przeglądu i Konkursu Dziennikarskiego Oddziałów Terenowych TVP S.A. jego uczestnicy mieli okazję podróżować nowoczesnym tramwajem NGT8. Tramwaj czekał na wszystkich dziennikarzy telewizyjnych, wyposażonych w specjalne bilety (na zdjęciu) na ul. św. Wawrzyńca, skąd zawiózł ich na pl. Wszystkich Świętych. Mimo że bardzo krótki, bo zaledwie kilkunastominutowy przejazd wystarczył, aby każdy z pasażerów tego tramwaju docenił komfort jazdy i nowoczesne wyposażenie wagonu.

Marek Gancarczyk

FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO PO ROKU 2013

1 stycznia 2013 roku Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przejmie odpowiedzialność za politykę miejską, co oznacza również, że w jego kompetencjach znajdzie się m.in. kwestia transportu miejskiego.

Jak przyznaje Elżbieta Bieńkowska, minister Rozwoju Regionalnego, wymiar miejski będzie mocno wspierany w nowym budżecie unijnym, a pomoc na ten cel będzie znacznie wyższa niż obecnie. To oznacza, że więcej środków trafi na transport publiczny.

W obecnym budżecie Unii Europejskiej (UE) na transport publiczny w Polsce przeznaczono ponad 2,5 mld euro. Po 2013 roku pieniędzy ma być znacznie więcej.

Finansowane będą m.in. inwestycje w zbiorowy transport miejski, przy czym najważniejsza będzie efektywność w obszarze kosztów eksploatacji oraz redukcji emisji.

Marek Gancarczyk

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.

