

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (47) 2013
styczeń – marzec



Zbierz kolekcję krakowskich tramwajów
W tym numerze pierwsza karta

W środku mapa linii tramwajowych



Kraków uratował polskie miasta
przed brakiem motorniczych
Ostatni kurs wagonu GT6

Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie sprawdź na Facebooku

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w
Krakowie



facebook.com/mpkkrakow

Ponad 13 000 osób jest na bieżąco

Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?



twitter.com/MPK_krakow

*Bieżące informacje o utrudnieniach
w ruchu autobusów i tramwajów*

DZIĘKUJĘ PASAŻEROM ZA UCZCIWOŚĆ

Przez kilka ostatnich tygodni obserwuję próby namawiania pasażerów komunikacji miejskiej w Krakowie do jazdy na gapę, czyli według mnie po prostu do oszustwa. Zaczęło się od akcji zachęcającej do przekazywania sobie biletów przy wysiadaniu do tramwaju czy autobusu. Zwolennik tej metody wrzucił nawet do Internetu zdjęcie, które miało potwierdzać, że umieścił specjalny plakat na przystanku. Co prawda mimo poszukiwań nie udało się nam znaleźć tego przystanku, ale i tak informacja wzbudziła spore zainteresowanie wśród Internautów. Wydaje mi się, że tylko na takim zainteresowaniu się skończyło. Nie mam żadnego potwierdzenia, że ktoś próbuje w Krakowie podróżować otrzymując bilet od innego pasażera. Nie wiem oczywiście, czy wynika to z uczciwości, czy z obawy przed konsekwencjami. Uchwała Rady Miasta Krakowa bilet przekazany innej osobie uznaje za nieważny (kontrolerzy wpiszą wtedy opłatę dodatkową).

Osobiście skłaniam się jednak do tezy, że zdecydowana większość pasażerów w Krakowie jest po prostu uczciwa. To moje przeświadczenie potwierdza brak zainteresowania krakowian innym pomysłem na jazdę bez biletu z jakim ostatnio się spotkałem. Otóż polegał on na próbie stworzenia w Internecie bazy krakowskich kontrolerów. Chodziło o to, żeby jadąc tramwajem czy autobusem rozpoznać kontrolerów już na przystanku. Dzięki temu gapowicz mógłby uciec z pojazdu lub szybko skasować bilet. Co ciekawe takie bazy powstały w innych miastach Polski i miały po kilka tysięcy fanów na Facebooku. A w Krakowie? W naszym mieście uzbierało się ich zaledwie 300. W dodatku publikowanie zdjęć kontrolerów w Internecie spotkało się z taką krytyką, w tym także mediów, że strona bardzo szybko zniknęła. W innych miastach nadal o to walczą (przynajmniej tak było, gdy pisałem ten tekst).

Dla mnie są to dowody na uczciwość zdecydowanej większości pasażerów krakowskiej komunikacji. Jeżeli decydują się na przejazd tramwajem czy autobusem to jest to dla nich jednoznaczne z koniecznością zakupu biletu. Oczywiście także w naszym mieście są osoby, które z różnych powodów jadą na gapę. To ze względu na nich potrzebni są kontrolerzy. Jeżeli ktoś ma bilet nie musi sobie tym w ogóle zawracać głowy.

Z tematem kontroli wiąże się jeszcze jeden temat. Po ostatniej podwyżce cen biletów jednorazowych i czasowych (bilety okresowe od wielu lat nie drożeją) pojawiły się głosy, czy komunikacja w Krakowie nie mogłaby być darmowa. Jako przykład podawano stolicę Estonii, w której władze zdecydowały, że obywatele tego miasta nie muszą płacić za bilet. Kiedy słyszałem takie głosy przypominały mi się słowa pewnej mądrej osoby, która powiedziała: „nie ma lunchu za darmo”. To, że w Estonii nie kupują biletu nie oznacza, że transport nic nie kosztuje. Trzeba zapłacić za prąd, paliwo, przelać wypłaty pracownikom. Nie znam dokładnie zasad jakie obowiązują w Tallinie, ale nie mam wątpliwości, że skoro nie ma wpływów ze sprzedaży biletów, za funkcjonowanie trzeba zapłacić z podatków, oczywiście mieszkańców.

Kilka miesięcy temu w jednej z gazet przeczytałem artykuł o jednym z dużych miast w Stanach Zjednoczonych, które w przeszłości także wprowadziło bezpłatną komunikację. I co się okazało? Otóż rzeczywiście zaczęło z niej korzystać sporo osób. Jednocześnie jednak dramatycznie wzrosła liczba dewastacji taboru. Skala tych zniszczeń była w pewnym momencie tak duża, że władze miasta wycofały się z pomysłu darmowej komunikacji. Po tej decyzji przypadki dewastacji były zdecydowanie rzadsze.

Tak sobie myślę, że może więc warto wydać na bilet, aby podróżować czystym, sprawnym autobusem i tramwajem? Tym bardziej, że już wkrótce bilety w Krakowie można będzie kupić jeszcze łatwiej. W Krakowie pojawiają się przecież nowe automaty. Ale o tym przeczytacie już na kolejnych stronach. Gorąco do tego zachęcam.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Nowy autobus Solarisa na linii nr 164

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:

Dziękuję pasażerom za uczciwość <i>Marek Gancarczyk</i>	4
MPK zamawia nowe automaty KKM <i>Marek Gancarczyk</i>	6
Krakowianie kupują coraz więcej biletów okresowych <i>Piotr Hamarnik</i>	8
Nowe tramwaje na liniach 13 i 14 <i>Marek Gancarczyk</i>	9
Egzamin w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	10
Uratował polskie miasta przed brakiem motorniczych <i>Rozmawiał Marek Gancarczyk</i>	11
Pierwsze testy autobusów elektrycznych w komunikacji miejskiej w Krakowie <i>Ryszard Wróbel</i>	14
Ekologiczne silniki w autobusach MPK SA <i>Tomasz Czauderna</i>	16
Kolejne nowe autobusy Solarisa w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	17
30 lat ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	18
Nocna komunikacja pod kontrolą <i>Marek Gancarczyk</i>	20
Strażnik miejski nagrodzony przez MPK <i>Marek Gancarczyk, Marek Anioł</i>	21
Inspektorzy ruchu MPK na specjalnym szkoleniu <i>Marek Gancarczyk</i>	21
MPK od 12 lat niezmiennie Fair Play <i>Katarzyna Sadowska</i>	22
Jak powstają autobusy w fabryce Solarisa? <i>Mateusz Mucha</i>	23
Wagony GT6 zniknęły z krakowskich ulic <i>Jacek Kołodziej</i>	25
Kawiarnia w zabytkowym tramwaju <i>Radosław Kołodziej</i>	30
Najczęściej skarżymy się na niepunktualność <i>Anna Robak</i>	32
Punktualność i bezpieczeństwo zależą od nas wszystkich <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Muzeum Inżynierii Miejskiej – miejsce, które warto odwiedzić <i>Oprac. Muzeum Inżynierii Miejskiej</i>	35
Kalendarium <i>Michał Wójtowicz</i>	36
Rozmaitości <i>M. Gancarczyk, W. Michalski, M. Gałan, K. Mamoń, J. Więckowski</i>	37
Liga MPK wznawia rozgrywki <i>Janusz Więckowski</i>	40



MPK ZAMAWIA NOWE AUTOMATY KKM



To propozycje wyglądu nowych automatów KKM zakupionych przez MPK SA

W Krakowie już za kilka miesięcy pojawią się nowe automaty Krakowskiej Karty Miejskiej. MPK już w pod koniec 2012 roku ogłosiło przetarg na zakup 40 urządzeń z możliwością dokupienia kolejnych 20.

Przetarg został podzielony na dwa etapy. Do pierwszego etapu mogły się zgłosić wszystkie zainteresowane firmy, które przesyłały wnioski o dopuszczenie do udziału w przetargu do 15 stycznia. Zrobiły to dwie firmy. Jednak tylko jedna z nich, Trapeze-Elgeba GmbH zdecydowała się wziąć udział w drugim etapie przetargu. Po podpisaniu umowy będzie ona miała czas do sierpnia na dostarczenie do Krakowa pierwszych 20 automatów. Gdzie zostaną postawione urządzenia? Lista tych miejsc nie jest jeszcze w pełni zaakceptowana, ale możemy zdradzić, że na pewno pojawią się one w Nowej Hucie, m.in. na przystanku tramwajowym DH Wanda oraz na dworcu autobusowym w Czyżynach. Na pewno automaty pojawią się też na przystankach tramwajowych przy nowej linii tramwajowej do pętli Czerwone Maki.

Nowe automaty będą zwracać uwagę swoim nowoczesnym wyglądem. Ich obudowa będzie stalowa, oprócz panela przedniego, który będzie zabudowany specjalną szybą.

Automat będzie ważył ponad 300 kg, a jego pracy nie powinien zakłócić ani mróz, ani bardzo wysokie temperatury. Zakres temperatur, w których producent przewidział funkcjonowanie automatu rozciąga się od -25°C do $+60^{\circ}\text{C}$. Jego uruchomienie ma być możliwe nawet przy $+70^{\circ}\text{C}$.

To co na pewno spodoba się użytkownikom to sposób obsługi nowych automatów. Do zakupu biletów oraz wyszukiwania informacji w automatach będzie służył ekran dotykowy, taki sam jakim posługujemy się w smartfonach i tabletach.

Warto podkreślić, że wszystkie nowe automaty KKM będą posiadać czytniki do kart płatniczych oraz możliwość wydawania reszty nie tylko w monetach, ale także w banknotach (obecnie automaty wydają resztę tylko w bilonie). Dla wygody pasażerów automaty będą akceptować płatności przy pomocy kart zbliżeniowych paypass oraz paywave.

Obecnie w Krakowie funkcjonuje 66 automatów biletowych KKM. Można w nich kupić każdy rodzaj biletu. W większości z nich można płacić kartą. Po dostawie nowych urządzeń system KKM będzie się składał ze 106 automatów.

Marek Gancarczyk



Krakowska Karta Miejska funkcjonuje w Krakowie od 2007 roku

Jak otrzymać Krakowską Kartę Miejską

Krakowska Karta Miejska wydawana jest bezpłatnie przy pierwszym zakupie biletu okresowego.

Bilet okresowy, którego nośnikiem jest Krakowska Karta Miejska, jest biletem imiennym. W celu dokonania pierwszego zakupu konieczne jest posiadanie dokumentu potwierdzającego tożsamość (w przypadku zakupu biletu okresowego ulgowego konieczne jest również posiadanie ważnego dokumentu uprawniającego do zniżki). Pierwszy bilet można kupić tylko w Punkcie Sprzedaży Biletów.

Gdzie można otrzymać Krakowską Kartę Miejską?

Krakowską Kartę Miejską można otrzymać w jednym z sześciu Punktów Sprzedaży Biletów.

Zgubienie lub zniszczenie karty

W przypadku, gdy karta KKM zostanie zgubiona lub zniszczona z winy użytkownika należy udać się do dowolnego Punktu Sprzedaży Biletów w celu otrzymania duplikatu karty wraz z ostatnio zakupionym biletem okresowym. Koszt takiej operacji wynosi 8 zł

Reklamacje

Reklamacje można składać telefonicznie pod numerem telefonu 19150 (telefon czynny całą dobę, opłata za połączenie według stawki lokalnego operatora). Reklamacje można również wysyłać na adres: reklamacje@kkm.krakow.pl.



Na przystanku D. H. Wanda stanie nowy automat KKM

Jak rozwijała się Krakowska Karta Miejska:

- Rok 2005** – Program pilotażowy – trzy automaty stacjonarne sprzedające bilety i obsługujące karty KKM
- Rok 2006** – Przetarg na zakup 60 automatów stacjonarnych (wraz z oprogramowaniem), 300 tys. kart MIFARE jako nośnika biletu, 80 urządzeń do kontroli biletu
- Rok 2007** – Uruchomienie możliwości sprawdzania ważności karty przez Internet
- Rok 2008** – Uruchomienie płatności kartami w automatach KKM
- Rok 2011** – Wprowadzenie jako nośnika biletu okresowego kart VISA BRE Banku, które funkcjonują w systemie KKM
- Rok 2012** – Uruchomienie systemu „eBilet” – zakupu biletu okresowego przez Internet
- Rok 2013** – Uruchomienie wydawania spersonalizowanych kart KKM ze zdjęciem (bez dodatkowej legitymacji)

Oprac. Tomasz Bednarski

KRAKOWIANIE KUPUJĄ CORAZ WIĘCEJ BILETÓW OKRESOWYCH

Od nowego roku w Krakowie obowiązuje nowy cennik biletów Komunikacji Miejskiej. Z analizy struktury sprzedaży wynika, że krakowianie częściej wybierają kupno Krakowskiej Karty Miejskiej. Wzrosły również dochody miasta z tytułu sprzedanych biletów.

W styczniu 2013 roku zaczęła obowiązywać nowa taryfa biletowa. Zmiany odczuli przede wszystkim pasażerowie korzystający z Komunikacji Miejskiej nieregularnie, gdyż podrożały ceny biletów do kasowania, natomiast cennik biletów okresowych nie zmienił się.

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu sprawdził, jak zmiany wpłynęły na strukturę sprzedaży biletów i zachowania pasażerów Komunikacji Miejskiej w Krakowie. W tym celu porównaliśmy dane sprzedażowe ze stycznia 2012 roku i miesięcy następnych z najświeższym raportem obejmującym pierwszy miesiąc bieżącego roku.

Okazuje się, że coraz więcej mieszkańców Krakowa korzysta z biletów okresowych. W styczniu 2013 roku sprzedano 114,206 tys. biletów imiennych sieciowych (zarówno miejskich, ulgowych jak i normalnych), podczas gdy rok wcześniej ta liczba wyniosła 105,035 tys. sprzedanych kart.

Co ciekawe, dwukrotnie zwiększyła się liczba pasażerów, którzy bilet sieciowy zakupili po raz pierwszy.

Ponad dwukrotnie zwiększyła się też ilość sprzedanych biletów semestralnych (od tego roku mogą z nich korzystać nie tylko studenci, ale również uczniowie). W styczniu z takiej możliwości skorzystało 2,764 tys. osób.

Znacząco zmieniła się struktura sprzedaży biletów do kasowania. W styczniu 2013 roku zaobserwowaliśmy znaczny wzrost sprzedaży biletów o najkrótszym okresie ważności (2,346 mln kupionych biletów 20-minutowych) przy jednoczesnym spadku zainteresowania biletami hybrydowymi (1,236 mln). Można również zauważyć tendencję przechodzenia pasażerów z biletów do kasowania w kierunku biletów okresowych. By móc jednak jednoznacznie ocenić to i inne zjawiska potrzebne są dane z kolejnych miesięcy funkcjonowania nowej taryfy.

Należy natomiast jednoznacznie stwierdzić, że podwyżka cen biletów nie spowodowała odejścia pasażerów od Komunikacji Miejskiej i w rezultacie spadku dochodów miasta z tego tytułu. Dane wskazują wyraźnie przeciwny trend.

Przypominamy również, że według najnowszych danych 79,5 proc. podróży Komunikacją Miejską w Krakowie odbywa się na podstawie biletów okresowych, zaś tylko 20,5 proc. na podstawie biletów do kasowania.

Piotr Hamarnik



Bilet okresowy to najtańszy sposób podróżowania w Krakowie

NOWE TRAMWAJE NA LINIACH 13 I 14



Wagon NGT8 na moście Piłsudskiego



Na linii nr 14 nowe tramwaje zaczęły kursować w październiku 2012 roku

Po ulicach Krakowa kursują już 22 nowoczesne tramwaje NGT8, które Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie kupiło w ramach unijnego projektu. Nowe wagony kursują na dwóch liniach, nr 13 - łączącej Nowy Bieżanów z Bronowicami Małymi oraz na linii nr 14 - z Mistrzejowic do Bronowic.

Pasażerowie, którzy mieli już okazję podróżować nowym tramwajem podkreślają komfort i bezpieczeństwo podróży. Przede wszystkim są to osoby starsze, niepełnosprawne oraz rodzice z dziećmi. Warto zwrócić uwagę, że nowoczesne tramwaje z niską podłogą zostały skierowane na trasę do Nowej Huty.

Przypomnijmy. Każdy nowy tramwaj posiada klimatyzację, która na pewno poprawi komfort podróży w okresie letnim. Tramwaj jest także wyposażony w nawiewowy system ogrzewania wnętrza. Bezpieczeństwo podróżującym zapewnia nowoczesny monitoring oraz system „interkom” (możliwość kontaktu pasażerów z prowadzącym poprzez urządzenia zamontowane obok drzwi tramwaju). Warto także podkreślić, że w tramwaju zostały zamontowane dwa automaty biletowe oraz odpowiednio rozmieszczone kasowniki. W automatach biletowych i kasownikach dla pasażerów nie znających języka polskiego jest dostępnych kilka wersji językowych, m.in. język niemiecki i angielski. Ważne jest także zastosowanie w krakowskich tramwajach specjalnie podświetlonych poręczy, które ułatwiają orientację osobom słabowidzącym.

Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom została ograniczona ilość drgań emitowanych przez jadący tramwaj a specjalne osłony zamontowane na podwoziu tłumią hałas.

MPK SA kupiło 24 wagony NGT8 w ramach unijnego projektu Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II. Dzięki temu większą część kosztów tych tramwajów pokryła dotacja ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Marek Gancarczyk





W Polsce brakowało osób, które miały uprawnienia do egzaminowania motorniczych

EGZAMIN W KRAKOWIE

Egzamin, który nadał uprawnienia do egzaminowania motorycznych został przeprowadzony w Krakowie w styczniu 2013 roku. Zjawili się na nim kandydaci z Warszawy, Łodzi, Poznania, Wrocławia, Katowic, Gorzowa Wielkopolskiego, Elbląga, Torunia, Szczecina, Łodzi i oczywiście Krakowa.

Egzamin składał się z części pisemnej i praktycznej.

Egzamin teoretyczny obejmował sprawdzenie wiadomości z zakresu:

- 1) prawa o ruchu drogowym;
- 2) techniki kierowania i obsługi pojazdu;
- 3) zasad udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej;
- 4) znajomości zagadnień dotyczących przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych dla kandydatów na motorniczych.

Egzamin praktyczny polegał na prawidłowym wykonaniu przez osobę egzaminowaną na placu manewrowym następujących zadań:

- a) przygotowanie wagonu do jazdy i ruszanie z miejsca,
 - b) jazda do przodu i tyłu po prostej i po łuku,
 - c) dojazd do zwrotnicy i ustawienie jej na pożądanym kierunku oraz przejazd,
 - d) dojazd do stojącego wagonu i ich połączenie,
 - e) przejazd wagonem wieloczlonowym lub składem co najmniej 2 – wagonowym,
 - f) jazda awaryjna jednym wagonem lub przy wykorzystaniu jednej z grup silników,
 - g) przejazd przez myjnię wagonów,
 - h) wjazd na stanowisko postojowe;
- 2) polega na prawidłowym wykonaniu w ruchu

Wszyscy egzaminowani wykonywali te zadania w tramwaju typu 105N, który jest wykorzystywany we wszystkich miastach. Nie używano także terminologii, różnej dla każdego z miast. Pytań nie czerpano z instrukcji wewnętrznych krakowskiego MPK.

W egzaminie wzięło udział 30 osób. 17 z nich pozytywnie zaliczyło egzamin i uzyskało prawo do egzaminowania kandydatów motorniczych.

Marek Gancarczyk

URATOWAŁ POLSKIE MIASTA PRZED BRAKIEM MOTORNICZYCH



Stefan Szczypuła kieruje Ośrodkiem Szkolenia w MPK S.A.

O tym jak bardzo potrzebny był egzamin na egzaminatorów motorniczych i jak trudno było go zorganizować, rozmawiamy ze Stefanem Szczypułą, kierownikiem Ośrodka Szkolenia w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym SA w Krakowie.

Marek Gancarczyk: Na początku roku zorganizował Pan w Krakowie egzamin dla egzaminatorów motorniczych. Był potrzebny?

Stefan Szczypuła: Był wręcz konieczny. Pojawiło się zagrożenie, że w polskich miastach zabraknie motorniczych. Wszystko dlatego, że w tych miastach spadła liczba egzaminatorów, którzy mają prawo egzaminować kandydatów na motorniczych. Były miejscowości, gdzie była tylko jedna taka osoba, w dodatku w podeszłym wieku, lub nie było jej wcale. Tak się stało na Śląsku, gdzie MPK SA w Krakowie

musiało wysłać egzaminatora. Gdyby nie to, kandydaci na motorniczych nie mogliby uzyskać stosownych pozwoleń.

MG: Gdyby więc Panu nie udało się zorganizować tego egzaminu, to co by się stało?

SS: Nie miałby kto egzaminować kandydatów na motorniczych, co miałyby poważne przełożenie na funkcjonowanie komunikacji tramwajowej. Przedsiębiorstwa transportowe są strategiczne dla funkcjonowania miast, więc skutki braku takiego egzaminu mogłyby być katastrofalne.

MG: Jak to się stało, że właśnie Pan taki egzamin zorganizował?

SS: Taką potrzebę czułem od dwóch lat. Widziałem, co się dzieje. Podejmowałem działania już w 2012 roku. Wiosną i jesienią przygotowałem dla kandydatów na egzaminatorów motorniczych program szkolenia złożony z dwóch bloków szkoleniowych, każdy zaplanowany na trzy dni, który miał się zakończyć egzaminem. Chciałem do tych szkoleń włączyć specjalistów ds. psychologii, pedagogiki oraz

przedstawicieli policji. Niestety nie było odzewu ze strony przedsiębiorstw komunikacyjnych.

MG: A nie mógł pan tego egzaminu zorganizować wyłącznie dla kandydatów z Krakowa?

SS: Niestety nie. Olbrzymim problemem jest zapis, że egzamin można zorganizować tylko wtedy, gdy zgłosi się co najmniej 20 kandydatów.

MG: Czyli gdy jest ich 19, egzamin nie może się odbyć?

SS: Dokładnie. Jest to absolutnie niezyciowy i bezsensowny przepis paraliżujący funkcjonowanie całych procesów szkoleniowych motorniczych. Niektórzy przedstawiciele przedsiębiorstw uważali, że jest to problem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Tymczasem instytucje te skupiają się na egzaminach na prawo jazdy samochodowe, zupełnie nie znając naszych problemów związanych ze szkoleniem motorniczych i ich egzaminowaniem.

MG: Inne miasta nie próbowały zorganizować egzaminu dla motorniczych?

SS: W 2010 roku taki egzamin zorganizowano w Łodzi. Zgłosiło się wtedy 20 osób – ale nikt z nich nie zdał.

MG: Dlaczego?

SS: Przyczyną była zła organizacja całego egzaminu oraz błędy w przygotowaniu się do niego. W Polsce mamy różne typy wagonów tramwajowych, różną terminologię nazewnictwa poszczególnych urządzeń, np. na „hak” do zwrotnicy w Warszawie mówią „oczko”. Do Łodzi kandydaci, którzy zgłosili się na egzamin, „z marszu” zostali wysłani na egzamin pisemny, a następnie praktyczny, pomimo braku znajomości infrastruktury. To były najpoważniejsze błędy, których skutkiem było właśnie to, że egzaminu nie zdała nawet jedna osoba.

MG: Jak w takim razie Pan się przygotował do organizacji egzaminu dla egzaminatorów?

SS: Mając na uwadze to co stało się w Łodzi, początkowo usiłowałem zorganizować szkolenie, aby ujednoczyć pewne kwestie w szkoleniu motorniczych w skali ogólnokrajowej. Proszę zwrócić uwagę, że motorniczy, który uzyska pozwolenie na jazdę tramwajem w Krakowie, może tę pracę wykonywać np. w Gdańsku. Ostatecznie zorganizowałem taką krótszą wersję tego szkolenia, którego celem było przygotowanie kandydatów do egzaminu w Krakowie.

MG: Czyli kandydaci na egzaminatorów po przyjeździe do Krakowa mieli specjalny kurs?

SS: Po przyjeździe najpierw zostali zakwaterowani w hotelu. Dopiero następnego dnia rozpoczęło się szkolenie, które składało się z części teoretycznej oraz praktycznej. Teoria to cztery godziny wykładów, m.in. o przepisach ruchu drogowego, służb ruchu oraz techniki jazdy. Kolejne cztery godziny to próbne jazdy zarówno po terenie zajezdni tramwajowej, jak i po torowiskach w Krakowie.

MG: Egzamin odbył się dopiero po tym krótkim kursie?

SS: Dokładnie tak. Wcześniej rano zebrała się komisja egzaminacyjna, którą powołał swoim zarządzeniem prezydent miasta Krakowa i rozpoczęła egzamin teoretycz-

ny. Składała się z przedstawiciela Urzędu Miasta Krakowa i pięciu egzaminatorów z Warszawy, Poznania, Elbląga, Wrocławia i Krakowa.

MG: Z czego się składał?

SS: Był to test sprawdzający znajomość przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych, technik jazdy oraz zasad udzielania pierwszej pomocy. Muszę powiedzieć, że z 30 osób, które zostały dopuszczone do egzaminu, test pozytywnie zaliczyły 23.

MG: Rozumiem, że tylko one mogły wziąć udział w części praktycznej?

SS: Tak. Tuż po egzaminie teoretycznym do części praktycznej mogły przystąpić tylko te 23 osoby. Kandydaci najpierw musieli sprawdzić wagon przed wyjazdem, potem ruszyć tramwajem, przejechać z odpowiednią prędkością przez myjnię, zwrotnice oraz zademonstrować cofanie. Następnie trzeba było przygotować wagony do spinania, czyli połączenia, następnie przygotować wagon do jazdy awaryjnej, a na koniec zaprezentować jazdę po mieście zwracając uwagę na prawidłowy przejazd m.in. przez skrzyżowania i przejścia dla pieszych.

MG: Jaki był sposób oceny egzaminowanych?

SS: W tramwaju było jednocześnie dwóch kandydatów na egzaminatorów. Jeden wykonywał poszczególne zadania, a drugi musiał oceniać jego umiejętności. W końcowym wyniku pod uwagę były brane właśnie te dwa elementy: jazda oraz umiejętność oceny innej osoby. Dla egzaminatora to bardzo istotna cecha.

MG: Wszyscy poradzili sobie z tymi zadaniami?

SS: Nie wszyscy. Z 23 osób sześć nie poradziło sobie z częścią praktyczną. W sumie cały egzamin zaliczyło 17 osób.

MG: To wystarczająca liczba?

SS: Oczywiście. To bardzo pomogło całej Polsce. Na ten egzamin przyjechali kandydaci z Warszawy, Łodzi, Poznania, Wrocławia, Katowic, Gorzowa Wielkopolskiego, Elbląga, Torunia, Szczecina, Łodzi i oczywiście Krakowa. Każde z tych miast zyskało po egzaminie co najmniej jednego lub dwóch egzaminatorów, np. w Katowicach nie było żadnego, a teraz jest dwóch, w Krakowie był jeden jest czterech.

MG: Rzeczywiście tak trudno było zorganizować taki egzamin?

SS: Było bardzo, bardzo trudno. Przede wszystkim ze względu na zapis, o którym już mówiłem, że w egzaminie musi wziąć udział co najmniej 20 kandydatów. To właśnie ta magiczna liczba była powodem niepowodzenia moich dwóch poprzednich prób zorganizowania takiego egzaminu. Pamiętam, że udało mi się wtedy zebrać maksymalnie 12-14 kandydatów.

MG: Co więc się stało, że tym razem udało się ich ściągnąć do Krakowa aż 30?

SS: Najważniejszym powodem była planowana w polowie stycznia zmiana przepisów, które prawo organizacji egzaminu na egzaminatora motorniczych daje już obecnie

tylko Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej. Świadomość tej zmiany spowodowała, że wszystkie miasta zrozumiały, że organizowany w MPK S.A. w Krakowie egzamin może być ostatnią szansą na to, aby bardzo potrzebni im egzaminatorzy motorniczych mogli się pojawić. To bardzo zmobilizowało przedsiębiorstwa. Stąd przyjazd aż 30 kandydatów.

MG: Dużo czasu zajmuje zorganizowanie takiego egzaminu?

SS: Sporo. Mnie zajęło ponad 2 tygodnie, podczas których pracowałem od rana do późnych godzin wieczornych, włączając w to soboty i niedziele.

MG: Nie bał się Pan, że mimo tych przygotowań nie uda się Panu zebrać odpowiedniej liczby osób, albo, że będzie tak samo jak w Łodzi - nikt tego egzaminu nie zda?

SS: Muszę przyznać, że działałem pod wpływem ogromnego stresu. Oczywiście, że bałem się tej magicznej liczby 20. Tym bardziej, że gdy miałem już 21 kandydatów, okazało się, że jeden z nich nie przeszedł badań lekarskich, a drugi zrezygnował i znów miałem tylko 19 osób. Bałem się też, że jeżeli nie zgłosi się wystarczająca liczba kandydatów, to wtedy ci którzy już zapłacili za badania czy np. za oświadczenie o niekaralności uznają, że niepotrzebnie naraziłem ich na koszty.

MG: Na szczęście wszystko skończyło się dobrze. Rozumiem, że przedsiębiorstwa, w których nie było egzaminatorów, były Panu wdzięczne?

SS: O tak. Na komisji szkolenia Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, kierownicy ośrodków szkolenia z innych miast oraz przedstawiciele IGKM wyrazili publiczne podziękowanie dla MPK SA w Krakowie za zorganizowanie egzaminu, po którym aż 17 osób zostało egzaminatorami.

MG: No to zapytam jeszcze, czy jest obecnie taki egzamin potrzebny?

SS: Według mnie to ogromne zapotrzebowanie na egzaminatorów, które jeszcze niedawno groziło paraliżem szkolenia motorniczych zostało zaspokojone. Egzamin nie będzie na pewno potrzeby przez najbliższe 10-15 lat. Kandydaci, którzy przyjechali, byli młodzi i spokojnie będą mogli jeszcze bardzo długo pracować.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

Stefan Szczypuła:

W latach 1998 - 2005

1. Krajowy Koordynator w europejskim projekcie „Prowadzący pojazdy miejskiej komunikacji zbiorowej w Europie: kompetencje i aktywność zawodowa - od kultury pracy do jakości usług CTUE /City Transports Union Publics/.



2. Publikacje artykuły w czasopismach ATEST Ochrona Pracy Szkolenie bhp kierowców
3. Współautor Przewodnika Innowacyjnego CTUE
4. Prelekcje - 2002 r. Londyn, - 2003 Neapol „Od 2 wypadków śmiertelnych w miesiącu do 2 wypadków śmiertelnych w roku: na przykładzie MPK S.A. Kraków. 2004 r. Rzym - International Forum on Night Time Mobility In Roma 2007 r. Kielce - Techniki innowacyjne w zarządzaniu komunikacją miejską
5. Praktyka: 2005 r. praktyka na terenie zajezdni autobusowych Arriva - Londyn, Luton, Birmingham, Liverpool, Manchester: asystent: dyspozytora, mistrza zajezdni, kierownika zajezdni, obserwator przy badaniach psychologicznych, i egzaminach na prawa jazdy kat.D.
6. Pełnione funkcje społeczne:
 1. Koordynator Komisji: City Transports Union Publics CTUP na Polskę
 2. Przewodniczący: Komisji Szkolenia Krajowej Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej
 3. Vice Prezes: Stowarzyszenia Klub Polskiego Trakera
 4. Przewodniczący Komisji Zasobów Ludzkich i Szkolenia IGKM

1. Zasłużony Pracownik MPK 1992 r.

2. Zasłużony dla Transportu RP 2005 r. Ministerstwo Infrastruktury

3. Złoty Medal „Za wieloletnią pracę dla komunikacji Miejskiej”. 07.02.2013 r.

PIERWSZE TESTY AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE



MPK SA w styczniu testowało pierwszy autobus elektryczny marki Solaris

Autobus elektryczny w Krakowie pojawił się po raz pierwszy jesienią 2011, wraz z dostawą pierwszych autobusów przegubowych, w ramach kontraktu na dostawę 100 sztuk pojazdów komunikacji miejskiej dla MPK w Krakowie.

Był to autobus elektryczny wyprodukowany przez firmę Solaris Bus&Coach, którego premiera odbyła się kilka dni wcześniej na targach Transexpo w Kielcach. Wszyscy byli pod wrażeniem tego autobusu, którego transport odbywał się na platformie podwoziowej. Ówczesna prezentacja odbyła się w obecności Prezydenta Miasta Krakowa i zaproszonych gości. Po ponadrocznych staraniach autobus ten dotarł do Krakowa już nie jako eksponat, lecz pojazd do eksploatacji w rzeczywistych warunkach krakowskiej komunikacji miejskiej. Jeszcze przed przyjazdem autobusu do Krakowa znane były jego podstawowe parametry techniczne. Wszyscy zainteresowani wiedzieli, że jest pojazdem o długości prawie 9 metrów, że może zabrać na pokład 50 pasażerów, w tym 20 na miejscach siedzących, że po jednym ładowaniu, które trwa około 4 godzin, może przejechać 100 km oraz że nie emituje żadnych spalin i jest bardzo cichy.

Testy eksploatacyjne autobusu odbyły się w styczniu 2013, kiedy warunki atmosferyczne były bardzo trudne i wymagały wysokiej sprawności działania wszystkich zespołów podwoziowych i nadwoziowych. Dla pasażera istotne były warunki przejazdu, a nie niewidoczne dla obserwa-

tora innowacje zastosowane w układzie napędowym.. Autobus wzbudził duże zainteresowanie pasażerów, środków masowego przekazu i przedstawicieli środowisk ekologicznych.

Źle się stało dla tego autobusu i jego promocji, że jego producent nie pozwolił na ujawnianie tajemnic rozwiązań konstrukcyjnych oraz wyników przeprowadzonego testu. Z tego powodu dziennikarze mogli obejrzeć autobus tylko z zewnątrz, a w celu zebrania opinii sami podróżowali jako pasażerowie. W nocy, podczas ładowania akumulatorów, autobus był pod nadzorem, aby nikt nie zrobił zdjęcia luku akumulatorowego lub innego zespołu podwoziowego.

Miesiąc po zakończeniu testów Solarisa Urbino Electric przyjechał do Krakowa



Autobus Solarisa ma charakterystyczne wnętrze

drugi autobus elektryczny AMZ City Smile 10E, wyprodukowany przez AMZ Kutno Spółka z o.o.

W tym autobusie jego producent nie ograniczał dostępu do żadnego zespołu, nie czynił żadnych tajemnic z rozwiązań technicznych, a wszystkie informacje z przebiegu testów były na bieżąco komentowane przez wszystkich zainteresowanych.. Producent przyjął postawę, że autobus jako produkt musi sam się obronić podczas rzeczywistej eksploatacji.

Autobus AMZ City Smile 10E jest pojazdem w całości niskopodłogowym, podczas gdy Urbino Electric to pojazd niskopodłogowy tylko w części przedniej.

Długość autobusu wynosi 10 metrów, szerokość 2,55 metra, umożliwia przewóz 77 osób, w tym 25 na miejscach siedzących. Wyposażenie techniczne nie odbiega od tradycyjnego, klasycznego pojazdu komunikacji miejskiej.

Autobus ten zasilany jest z baterii akumulatorów o masie prawie dwóch ton, rozmieszczonych w przestrzeniach zwolnionych przez tradycyjny układ napędowy, a układ ogrzewania zasilany jest olejem napędowym z tradycyjnego zbiornika. Autobus nie miał zamontowanej klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej, bez której trudno sobie wyobrazić współczesny pojazd komunikacji zbiorowej.

Oba autobusy elektryczne eksploatowane były na tej samej linii, przez tych samych kierowców i w podobnych warunkach atmosferycznych. Dla potencjalnego użytkownika autobusu elektrycznego najważniejszą informacją jest odległość, jaką jest on w stanie pokonać bez konieczności ładowania akumulatorów. W przypadku AMZ City Smile 10E, autobus wykonywał prace na linii o długości od 120 do 190 km bez ładowania i jeszcze pozostawał zapas energii. Ładowanie akumulatorów odbywało się przy pomocy przenośnej ładowarki, która pozwalała w warunkach warsztatowych ładować prądem 36A. Ładowanie około 8 godzin wystarczało do pełnego naładowania akumulatorów. Układ sygnalizacji wskazuje bieżący stan naładowania akumulatorów, zapas energii, a w przypadku osiągnięcia określonego minimum sygnalizuje konieczność doładowania.

Przeprowadzone testy, a szczególnie drugi z nich, pokazały, jak istotny jest zasięg autobusu bez ładowania, kiedy pojazd jest w stanie wykonać cały rozkład bez konieczności zjazdu z linii w celu doładowania akumulatorów. Każdy z testów pokazał inne spojrzenie na eksploatację pojazdów elektrycznych. W drugim teście wykorzystano wcześniejsze doświadczenia, przez co eksploatacja była bardziej przewidywalna i pewniejsza.

Widocznym efektem eksploatacji autobusów elektrycznych jest brak lokalnej emisji spalin do atmosfery, a także brak



Miesiąc później na ulice Krakowa wyjechał autobus AMZ City Smile

emisji hałasu, co może stwarzać zagrożenie dla pieszych, przyzwyczajonych do głośniejszych pojazdów. Z pobieżnego porównania napędu elektrycznego z tradycyjnym wynika, że wprowadzenie zasilania elektrycznego do zasilania autobusów może spowodować ponad siedmiokrotną obniżkę emisji do atmosfery CO₂ - gazu, który staje się gazem regulowanym dla przemysłu. Na obecnym etapie testów nie można jeszcze określić pełnej oceny efektywności ekonomicznej eksploatacji tych pojazdów, z uwagi na brak dopracowanych rozwiązań konstrukcyjnych, ceny pojazdów dotyczą rozwiązań prototypowych, a ceny energii elektrycznej podlegają ciągłym wahaniom.

Porównanie rozwiązań pojazdów elektrycznych wskazuje, że ich producenci szukają rozwiązań docelowych, ciągle udoskonalają wdrażane rozwiązania, proponują już odbiorcom pierwsze swoje pojazdy. Należy oczekiwać, że w niedalekiej przyszłości autobusy elektryczne znajdą swoje stałe miejsce w komunikacji miejskiej.

Ryszard Wróbel



Autobus z Kutna jednorazowo może przewieźć 77 osób

EKOLOGICZNE SILNIKI W AUTOBUSACH MPK SA



Silniki najnowszych autobusów Solarisa spełniają najwyższe normy związane z ochroną środowiska

Pierwszymi pojazdami wyposażonymi w silniki spełniające obowiązującą wówczas w Europie Zachodniej normę EURO 1 były autobusy SCANIA CN 113 ALB produkcji szwedzkiej dostarczone do Krakowa w czerwcu 1992 roku. Było ich 5 sztuk. Miesiąc wcześniej dotarł jedyny MAN SG 242, którego silnik spełniał kryteria ekologiczne, ale nie posiadał certyfikatu.

Kolejne serie autobusów z silnikami EURO 1 dotarły w 1993 roku. Były to dalsze SCANIE CN 113 ALB. Kolejne SCANIE (już niskopodłogowe) dotarły w roku 1994 (pierwszy autobus) i 1995. W 1995 roku dotarł również niskopodłogowy Jelcz M121M z silnikiem MAN EURO 1.

W kolejnych latach (od 1996 roku) wprowadzano do eksploatacji również autobusy z silnikami spełniającymi normę EURO 2. Były to Jelcze M 121 MB i M 181 MB z silnikami Mercedesa, a także kolejne egzemplarze SCANII.

Silniki z normą EURO 3 wprowadzano od roku 2004 (w autobusach SOLARIS U12 – montowanych na terenie Stacji Obsługi i Remontów w MPK S.A. w Krakowie).

Kolejnymi autobusami z silnikami EURO 3 były Jelcze M 181 MB i Jelcze M 081 MB.

Na przełomie roku 2006 i 2007 wprowadzono 5 Jelczy M 121 M zasilanych gazem CNG spełniających normy EURO 4+.

Warto wiedzieć, że współczesne silniki wysokoprężne spełniające już normę EEV emitują mniej szkodliwych substancji niż autobusy gazowe.

Również w 2007 roku wycofano z eksploatacji ostatnie autobusy Ikarus 280, charakteryzujące się wysoką emisyjnością szkodliwych spalin.

Autobusami spełniającymi normę EURO 4 były dostarczone pod koniec 2008 roku Jelcze M 083C. Dostarczone w tym samym okresie Mercedesy Citaro spełniały już normę EURO 5. Wprowadzenie normy EURO 4 było przełomem, jeśli chodzi o system dodatkowego oczyszczania spalin (SCR – u nas stosowany, lub EGR).

Kolejne dostawy autobusów miały miejsce w roku 2009. Wszystkie spełniały już normę EURO 5. We wrześniu 2009 roku zakupiono 7 Autosanów M 09LE Sancity będących kontynuacją Jelczy M 083C. Pod koniec roku dotarło 12 przegubowych Mercedesów Citaro O 530 G, 5 przegubowych Solarisów Urbino 18 oraz 18 Solarisów Urbino 12.

W 2010 nie zakupiono żadnego autobusu, kolejne dotarły na początku 2011. Było to 8 przegubowych Mercedesów Citaro O 530 G i 8 12 metrowych Mercedesów Citaro O 530. W 2011 roku trafił do nas także 1 były testowy Autosan Sancity, a także jednoprzegubowy Mercedes Citaro O 530 G. Silniki w tych autobusach spełniały już normę EEV.

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

Obecnie mamy 503 autobusy (na 504) z silnikami spełniającymi różne normy EURO. W kolejnych miesiącach i latach stan ten będzie ulegać systematycznej poprawie. Wraz z wdrożeniem od 2014 roku normy EURO 6 MPK S.A. będzie kupować kolejne autobusy spełniające tę normę.

Tomasz Czuderna

KOLEJNE NOWE AUTOBUSY SOLARISA W KRAKOWIE



W tym roku do krakowskiego MPK dotarło 25 autobusów 12-metrowych...

Do Krakowa przyjechało już w tym roku 29 nowoczesnych autobusów Solarisa. Będą to przede wszystkim pojazdy 12-metrowe, tylko cztery z nich to autobusy przegubowe. To już kolejna partia ze 100 pojazdów zamówionych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie w 2011 roku. Przed dwa poprzednie lata do Krakowa dotarły 43 autobusy.

Nowe pojazdy cechuje bogate wyposażenie: funkcjonuje w nich nowoczesny system informacji pasażerskiej, klimatyzacja, monitoring, oraz automaty biletowe. W wyposażeniu znalazły się także nowoczesne kasowniki, dzięki którym pasażerowie będą mogli sprawdzić wszystkie dane zapisane na Krakowskiej Karcie Miejskiej, m.in. datę ważności biletu oraz na jakie linie bilet został wykupiony. Producent zadbał także o to, aby autobusy były bezpieczne. W komorze silnika został zamontowany system wykrywania i gaszenia ognia.

Jednocześnie są to pojazdy spełniające najwyższe europejskie normy związane z ochroną środowiska (silniki spełniają standard emisji spalin EEV).

Warto podkreślić, że nowe pojazdy zastąpią najstarsze krakowskie autobusy.

MPK SA posiada 504 autobusy. Wszystkie są niskopodłogowe.

Marek Gancarczyk



... oraz 4 autobusy przegubowe



Prezydent Miasta Krakowa wręczył odznaki „Honoris Gratia”

30 LAT ZZ PRACOWNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

W grudniu 2012 roku Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej świętował 30 lat istnienia. Z tej okazji w Teatrze im. Juliusza Słowackiego odbyła się uroczysta gala. Jej najważniejszym elementem było wręczenie odznaczeń dla związkowców najbardziej zasłużonych dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Andrzej Haręślak, wicewojewoda małopolski, wręczył Medal Złoty za długoletnią służbę: Jerzemu Jaśkowskiemu, Aleksandrowi Kowalczykowi, Małgorzacie Krupie, Edwardowi Talowskiemu, Andrzejowi Turkowi i Jowencjuszowi Waszczukowi. Medal Brązowy trafił do Marty Banach.

Prace związkowców docenił także obecny na gali Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa, który odznaki „Honoris Gratia” wręczył Annie Ginter, Zbigniewowi Mastkowi oraz Robertowi NAGRABIE.



Władysław Michalski otrzymał podczas gali odznaczenie

Podczas uroczystości członkom ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej gratulacje i podziękowanie złożył także Julian Pilszczyk, prezes MPK SA w Krakowie. Docenił ich wkład w funkcjonowanie firmy oraz to, że nawet w bardzo trudnych sprawach udawało się wypracować kompromis.

Za swój wkład w funkcjonowanie komunikacji związkowcy zostali odznaczeni złotymi medalami przez Adama Karolaka, prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Otrzymali je: Włodzimierz Bąk, Aleksander Filipowski, Józef Guja, Jerzy Keller, Antoni Knapik, Andrzej Koperniak, Kazimierz Krzysztofek, Krzysztof Michałowski oraz Ignacy Szpak.

Uroczysta gala zakończyła się specjalnym pokazem spektaklu „Pułapka na myszy” w reżyserii Olgi Lipińskiej.

Marek Gancarczyk

30-letni związek

Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie powstał 13 grudnia 1982 roku, kiedy Grupa Inicjatywna odebrała z Sądu Wojewódzkiego postanowienie o rejestracji działalności związków. Grupę założycielską tworzyło 370 osób. Pierwsza pełna nazwa brzmiała „NSZZ Pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie”, ale w późniejszych latach uległa ona zmianie. Główne cele, które realizowali związkowcy to praca w interesie załogi, reprezentowanie pracownika przed władzami firmy, dbanie o bezpieczeństwo pracy, obrona praw członków związku. Od początku rozpoczętej działalności, związkowcy aktywnie włączyli się w poprawę warunków pracy, płacy i działalności socjalno-bytowej.

Działania związkowców nie ograniczały się jedynie do zagadnień związanych z przestrzeganiem prawa pracy, ale również nawiązywali oni dialog z władzami miasta, aby sprawnie i skutecznie zarządzać zasobami MPK.

W historii związku należy również odnotować strajk, który w 1990 roku doprowadził do podziału przedsiębiorstwa komunikacyjnego na sześć odrębnych spółek. Spowodowało to, że część załogi, pozostająca w naszych strukturach, znalazła się poza MPK, w oddzielnych spółkach, a tym samym przestała zasilać nasze szeregi. Związek ucierpiał z powodu zmniejszonej liczby członków, aczkolwiek w niedługim czasie zdołał odbudować braki i nadal działał prężnie.

W związku z reorganizacją przedsiębiorstwa nastąpiła zmiana nazwy związku na Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej, co pozwoliło na ponowne zrzeszenie wykluczonych poprzednio członków.

Obecnie związek nadal współpracuje z Integracją Związków Zawodowych Pracowników Transportu Publicznego RP oraz Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych.

Robert Nagraba



Wyróżnieni zostali pracownicy MPK S.A., którzy zasłużyli się komunikacji miejskiej w Krakowie



Obchody 30-lecia ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej rozpoczął Robert Nagraba, przewodniczący związku

NOCNA KOMUNIKACJA POD KONTROLĄ



Kontrole odbywają się w tramwajach...

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie wraz ze Strażą Miejską i Policją przeprowadziły w tym roku kilka akcji, których celem była troska o bezpieczeństwo pasażerów podróżujących nocnymi liniami.

Akcja „Bezpieczny powrót” była prowadzona najczęściej w nocy z piątku na sobotę w dwóch nocnych liniach tramwajowych: nr 69 kursującej z Nowego Bieżanowa do Krowdrzy Górki oraz w linii nr 64 kursującej z Placu Centralnego do Bronowic Małych. Służby porządkowe zwracały uwagę m.in. na zakłócanie spokoju, agresywne zachowania oraz spożywanie alkoholu w pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej. Warto także zaznaczyć, że w akcji brali udział kontrolerzy biletów.

Interwencje służb najczęściej dotyczyły zakłócania spokoju i porządku publicznego, spożywania alkoholu i palenia

tytoniu na przystankach lub w tramwajach. Pasażerowie za te wykroczenia otrzymywali mandaty oraz pouczenia. Były także przypadki kierowania wniosków do sądu.

Warto przypomnieć, że akcja „Bezpieczny powrót” organizowana jest od kilku lat. Jej celem jest troska o to, aby pasażerowie mogli bezpiecznie podróżować krakowskimi tramwajami i autobusami, szczególnie w godzinach nocnych.

Pomysł jak skutecznie chronić pasażerów jest prosty. W środku wybranego tramwaju czy autobusu podróżuje inspektor MPK w cywilnym ubraniu i obserwuje wszystko, co dzieje się w środku pojazdu. Gdy zauważy jakiegokolwiek zachowanie, które zagraża bezpieczeństwu lub komfortowi podróżujących natychmiast dzwoni do strażników miejskich lub patrolu policji, którzy jadą swoim radiowozem w bliskiej odległości kontrolowanego tramwaju lub autobusu. Dzięki temu ich reakcja może być natychmiastowa. Osoba pijąca alkohol lub dewastująca pojazd nie ma szans, aby uciec. Po wskazaniu przez inspektora MPK, zostanie ona przez funkcjonariuszy wyprowadzona z pojazdu komunikacji, tak, aby nie powodować opóźnień w ruchu, a następnie przekazana policji.

Najważniejsze w całym przedsięwzięciu jest zwiększenie poczucia bezpieczeństwa pasażerów, którzy w razie zagrożenia będą mogli liczyć na natychmiastową interwencję służb porządkowych.

Marek Gancarczyk



... i autobusach, kursujących na liniach nocnych

STRAŻNIK MIEJSKI NAGRODZONY PRZEZ MPK

Janusz Jędrzejewski, Strażnik Miejski, który 1 stycznia na gorącym uczynku zatrzymał osobę dewastującą przystanek tramwajowy, otrzymał specjalne podziękowanie od Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Krakowski przewoźnik chciał w ten sposób docenić błyskawiczną reakcję i odwagę strażnika.

– Jesteśmy wdzięczni Straży Miejskiej za takie interwencje. Przystanki są często obiektem różnego rodzaju aktów wandalizmu. Mam nadzieję, że dzięki pomocy strażników tych dewastacji będzie coraz mniej – podkreślał Mariusz Szałkowski, dyrektor ds. przewozów w MPK S.A. w Krakowie.

Postępowanie Janusza Jędrzejewskiego docenił także Adam Młot, komendant Straży Miejskiej, przyznając mu nagrodę finansową.

Przypomnijmy. Do zdarzenia doszło 1 stycznia w Nowej Hucie. Dyżurny Straży Miejskiej otrzymał zgłoszenie telefoniczne o mężczyźnie dewastującym przystanek tramwajowy przy al. Gen. Andersa. Zgłoszenie to potwierdził operator monitoringu, który zaobserwował, że opisywany mężczyzna tuż po incydencie wsiadł pospiesznie do tramwaju linii 21.

Z uwagi na to, iż najbliższy patrol był zbyt daleko od miejsca zdarzenia, dyżurny podjął błyskawiczną decyzję o samodzielnym zatrzymaniu tramwaju, który właśnie przejeżdżał przed oknami komendy. Poprosił motorniczego



Strażnik miejski otrzymał m.in. specjalne podziękowanie od MPK S.A.

o otwarcie drzwi, po czym bez problemu rozpoznał sprawcę zniszczenia mienia.

W trakcie interwencji mężczyzna nie stosował się do wydawanych poleceń i stawiał opór. Został jednak ujęty i wyrowadzony z tramwaju. Sprawca dewastacji przystanku przyznał się do winy oraz do niedawnego pobytu w zakładzie karnym.

Warto zaznaczyć, że uszkodzenia wiaty przystankowej zostały wycenione na ok. 1 tys. zł.

To nie jedyny przypadek, kiedy strażnikom miejskim udało się na gorącym uczynku zatrzymać osobę dewastującą wiatę przystankową. W nocy, 16 stycznia patrol Straży Miejskiej ujął dwie kilkunastoletnie dziewczyny, które niszczyły przystanek autobusowy na Salwatorze.

Marek Gancarczyk, Marek Anioł

INSPEKTORZY RUCHU MPK NA SPECJALNYM SZKOLENIU



Certyfikaty inspektorom ruchu wręczył Adam Młot, komendant Straży Miejskiej

W czwartek, 7 lutego inspektorzy ruchu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA otrzymali zaświadczenia potwierdzające ukończenie specjalnego szkolenia zorganizowanego już po raz drugi przez Straż Miejską. Wręczył je Adam Młot, komendant Straży Miejskiej w Krakowie, w obecności m.in. Mariusza Szałkowskiego, dyrektora ds. przewozów MPK oraz Grzegorza Dyrkacza, kierownika działu zarządzania ruchem w MPK.

Szkolenie, w którym wzięło udział 12 inspektorów MPK dotyczyło wybranych elementów prawa karnego i prawa wykroczeń oraz podstawowych technik samoobrony. Dodatkowo inspektorzy mieli także okazję przypomnieć sobie zasady udzielania pierwszej pomocy oraz doskonalić umiejętność komunikacji interpersonalnej.

Na szkoleniu każdy z wytypowanych inspektorów spędził 16 godzin.

Jak podkreślali sami inspektorzy, tuż po odebraniu zaświadczenia, nabyte umiejętności na pewno przydadzą się w ich pracy. Dzięki szkoleniu mogli zdobyć wiedzę o tym, jak powinni się zachować w różnego rodzaju sytuacjach, często niebezpiecznych. A tych, jak zgodnie przyznali, w ich pracy nie brakuje.

Szkolenie, które przeszli inspektorzy ruchu MPK SA w Krakowie jest jednym z wielu elementów współpracy krakowskiego przewoźnika i Straży Miejskiej. Przypomnijmy, że ta współpraca obejmuje także akcję „Wystarczy 1 metr”, która zakłada wspólne patrole inspektorów i strażników na ulicach, gdzie najczęściej dochodzi do przypadków łamania przepisów przez parkujących pojazdy.

Marek Gancarczyk

MPK OD 12 LAT NIEZMIENNIE FAIR PLAY

W XV edycji programu „Przedsiębiorstwo Fair Play” MPK S.A. otrzymało po raz kolejny prestiżowy certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play”. Nasze Przedsiębiorstwo w programie „Przedsiębiorstwo Fair Play” uczestniczy nieprzerwanie od 2001 roku.

Celem programu jest promowanie etyki w działalności gospodarczej, a także zachęcanie do zachowań etycznych, wprowadzenia zmian w wewnętrznej organizacji pracy i kształtowania pozytywnych relacji ze społecznością lokalną oraz dbałości o środowisko naturalne. Weryfikacja uczestników programu przebiega dwuetapowo, a oceny firm dokonują Komisje: Regionalne i Ogólnopolska. Nad całością pieczę sprawuje i podejmuje ostateczną decyzję o przyznaniu certyfikatu, a także nagród głównych Kapituła Programu, w której skład wchodzi przedstawiciele parlamentu, administracji państwowej i agencji rządowych, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych. Prawdziwość udzielonych przez firmę odpowiedzi sprawdzają organizatorzy i przedstawiciele instytucji współpracujących: urzędów wojewódzkich, marszałkowskich, urzędów pracy, banków, organizacji przedsiębiorców, US, ZUS oraz inspektorów pracy (podczas wizytacji w drugim etapie programu). Tytuł i certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play” lub inną z nagród przewidzianych w programie otrzymują firmy, które pozytywnie przejdą proces weryfikacji w obu etapach.

Do XV edycji programu zgłosiły się 542 firmy z całej Polski. Najwięcej firm laureatów tej edycji pochodzi z województwa śląskiego (88 firm), najmniej z województwa podlaskiego – 6. Z województwa małopolskiego jest 25 firm laureatów.

Poza nobilitacją i prestiżem dla laureatów programu, do korzyści z udziału w nim zaliczyć można m.in. możliwość legitymowania się znakiem „Przedsiębiorstwo Fair Play”, szeroką promocję laureatów i rekomendowanie ich władzom samorządowym, nawiązanie nowych korzystnych kontaktów handlowych, większe zaufanie ze strony kontrahentów, uzyskanie lepszych warunków współpra-

cy (m.in. banków, organizatorów przetargów publicznych i in.), większe zaufanie ze strony klientów.

Wyjątkowy wyraz uznania stanowi przyznanie Prezesowi MPK S.A. tytułu Ambasadora Fair Play w Biznesie. Pan Julian Pilszczek wraz z tytułem otrzymał specjalny okolicznościowy medal. Nagrody te przyznawane są osobowościom polskiego biznesu, wyłonionym spośród kierownictwa przedsiębiorstw będących wieloletnimi laureatami programu „Przedsiębiorstwo Fair Play” przez co najmniej dziesięć kolejnych lat otrzymującymi tytuł „Przedsiębiorstwo Fair Play”.

Katarzyna Sadowska



MPK S.A. otrzymało certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play” 2012

JAK POWSTAJĄ AUTOBUSY W FABRYCE SOLARISA?



W MPK SA w Krakowie jest ponad 500 autobusów, z czego prawie 200 to pojazdy marki Solaris. Warto więc wiedzieć, jak są budowane.

Produkcja w fabryce w Bolechowie zaczyna się od gotowego już szkieletu ze stali nierdzewnej, który spawany jest w Środzie Wielkopolskiej. Po przewiezieniu na lawecie do Bolechowa przechodzi proces dalszej produkcji. Na samym początku montowane jest poszycie pojazdu, następnie zaś podłoga - która wykonana jest z drewna dębowego. W następnej kolejności po zamontowaniu podłogi, montowane są osie pojazdu, po czym zakładane są na nie koła, by autobus można było łatwiej transportować po terenie fabryki. W następnej kolejności pojazd trafia do lakierni, aby tam zostać pomalowanym w schemat zamówiony przez klienta. W kolejnym etapie w pojeździe montowane są szyby. Po ich zamontowaniu autobus wędruje już do ostatniej hali, w której będzie wykańczany. W hali tej znajduje się pięć linii produkcyjnych, przez które przechodzi każdy pojazd. Na pierwszej linii montuje się takie wyposażenie jak okablowanie, czy też

Produkcja autobusów w Bolechowie zaczyna się od gotowych szkieletów



Solaris produkuje autobusy dla wielu miast w Polsce i za granicą



Silniki w autobusach montowane są na trzeciej linii produkcyjnej

wykładzina. Następnie pojazd przechodzi na drugą linię gdzie zakładane są między innymi listwy, kątowniki, poręcze, oraz wykańczana jest instalacja elektryczna. Trzecia linia to czas montażu silnika, skrzyni biegów, wyświetlaczy, pulpitu, czy lusterek. Zarówno silnik, jak i skrzynia biegów nie są wyrobami tej firmy, w pojazdach wykorzystywane są podzespoły innych producentów. Na czwartej linii zakładane są fotele oraz wewnętrzne klapy, po czym na piątej zakłada się resztę karoserii, oraz wykonywane są różne poprawki. Warto też dodać, że Solaris jest w 80 procentach klejonym autobusem.

Mateusz Mucha

Firma Solaris Bus&Coach Sp. z o.o. została założona w 1994 roku przez Krzysztofa Olszewskiego, lecz początkowo nosiła nazwę Neoplan Polska Sp. z o.o.. Początkowo produkowano autobusy marki Neoplan, a pierwszy Solaris Urbino został zaprezentowany dopiero w maju 1999 roku na poznańskich targach. We wrześniu 2001 roku firma zmieniła nazwę na Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. i stała się w całości własnością Solange i Krzysztofa Olszewskich. W tym samym roku zaczęto również produkować trolejbusy Solaris Trollino. W 2005 roku przekształcono firmę ze spółki z o.o. na spółkę akcyjną.

W latach 2002-2012 firma ta sprzedała ok 8400 pojazdów w całej Europie.

Mateusz Mucha



Po zamontowaniu podłogi zakładane są osie i koła, aby autobusy łatwiej transportować po fabryce

WAGONY GT6 ZNIKNEŁY Z KRAKOWSKICH ULIC



15 stycznia 2013 roku po osiemnastu latach użytkowania zakończono eksploatację wagonów GT6 w Krakowie. Dobrze w Krakowie znane i z łatwością rozpoznawalne przegubowe tramwaje trafiły do tego miasta w 1994 roku. Ich zakup był kontynuacją trwającej od wielu lat współpracy pomiędzy dwoma przedsiębiorstwami komunikacyjnymi z Krakowa i Norymbergi.

Norymberskie tramwaje znane są na ulicach Krakowa już od ponad 70 lat, ale prawdziwa owocna współpraca dwóch przedsiębiorstw komunikacyjnych z Krakowa i Norymbergi zaczęła się na dobre z początkiem lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Najbardziej widocznym wynikiem współdziałania było pojawienie się na ulicach Krakowa w 1989 roku beżowych czteroosiowych wagonów silnikowych i odpowiednich do nich przyczep. Z uwagi na stopniowe wycofywanie wagonów z ruchu ulicznego w Norymber-



Certyfikat potwierdzający ostatni kurs tramwaju GT6 podpisał m.in. Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa...

dze i zastępowanie go metrem oraz kupowanymi nowymi wagonami, zbędne tramwaje sprzedano do Krakowa, gdzie nie tylko mogły odzyskać „drugą młodość”, ale także z powodzeniem zastępowały eksploatowane w Krakowie wagony. Moment, w którym wagony pojawiły się w naszym mieście, był niezwykle trudny dla krakowskiej komunikacji tramwajowej. Właśnie zakończono eksploatację pochodzących z lat pięćdziesiątych, a pamiętających rozwiązania kilka dekad wcześniejszych, wagonów typu N, a do użytkowanych tramwajów typu 102N i 105N producent nie był w stanie dostarczyć niezbędnych części. Panującego ogólnego kryzysu gospodarczego nie przyćmiły nawet polityczne zmiany jakie powoli, w 1989 roku, nadchodziły. Jednym z dowodów zmian ku lepszemu była właśnie możliwość zakupu tramwajów zza niedostępnej dotychczas zachodniej granicy. Używane tramwaje po przygotowaniu zaplecza i załogi trafiły do ruchu i szybko zyskały sobie pochlebne opinie podróżujących nimi mieszkańców. Choć nie najnowsze i czasem nadszarpnięte zębem czasu, często stawiano jako wzór budowy i wyposażenia dla ewentualnych przyszłych tramwajów. Te opinie nie mogły dziwić.

Zakup kolejnych tramwajów z Norymbergi przy dobrze układającej się zarówno politycznej jak i merytorycznej ko-

operacji był tylko kwestią czasu i gdy nadarzyła się taka okazja, skrzętnie z niej skorzystano, zakupując młodsze wagony serii 300, oznaczone u nas jako GT6. Tramwaje były bardzo podobne do wcześniej zakupionych, bowiem były one wersją przegubową wykorzystującą wiele rozwiązań konstrukcyjnych i elementów wyposażenia swych poprzedników.

Wagony zostały wyprodukowane przez norymberską firmę MAN na zamówienie lokalnego przedsiębiorstwa tramwajowego. W czterech partiach wyprodukowanych w latach 1962-1966 dostarczono łącznie 56 wagonów w zasadzie nie różniących się między sobą. Jedyną widoczną zmianą wprowadzoną w trakcie produkcji było zastosowanie podwójnych drzwi obok kabiny motorniczego.

W listopadzie 1994 roku do Krakowa przyjechały pierwsze egzemplarze, ale na ulicach miasta pierwszy pojawił się dopiero 10 stycznia następnego roku. Jeszcze więcej czasu upłynęło do momentu oficjalnego wprowadzenia wagonów przez władze Norymbergi i Krakowa.

Sukcesywne dostawy nowoczesnych wagonów tramwajowych w Norymberdze pozwalały na wycofywanie z ruchu starszych, trzydziestoletnich pojazdów i przekazywanie ich do Krakowa. Tu, po początkowych problemach z ich uruchomieniem, natychmiast po zakupie kierowano tramwaje



... oraz Bogusław Kośmider, przewodniczący Rady Miasta Krakowa

do warsztatu w celu przygotowania ich do ruchu, do którego kierowano je po niewielkich zmianach wynikających z różnic w polskim prawie. W trakcie przeglądów dokonywano przede wszystkim wymiany podzespołów wózków, a także wymieniano obręcze kół z uwagi na stosowanie w Krakowie innego profilu koła. W zasadzie nie ingerowano w pudło wa-

gonu i przestrzeń dla pasażerów, oprócz zmiany zewnętrznego oświetlenia i dostosowania go do obowiązujących wymagań. Jedyną zmianą była likwidacja pojedynczych drzwi wagonów pierwszej serii i zabudowa ich wzorowana na późniejszym rozwiązaniu z dwoma otwieranymi płytami. Niektórym wagonom nie zmieniano zewnętrznych barw, pozostawiając oryginalny beż, a nawet niektóre reklamy, co było pewnego rodzaju prowokacją dla agencji reklamowych działających na krakowskim rynku. W połowie lat 90-tych XX wieku reklamy i ich jakość znacząco odbiegały od tych, jakie można było zobaczyć na sprowadzanych tramwajach.

W trakcie eksploatacji wagonów i na skutek ich zużycia wprowadzano nowe elementy zastępujące dotychczasowe oryginalne. Gdzie było to możliwe, a nie miało wpływu na bezpieczeństwo ruchu, zagraniczne produkty zastępowano odpowiednikami znacznie łatwiej dostępnymi na krajowym rynku. W tramwajach zmieniono m.in. oświetlenie. Zamiast lamp jarzeniowych do oświetlenia przestrzeni pasażerskiej zastosowano lampy pochodzące z likwidowanych wagonów 102Na, na poręczach pojawiły się przyciski



Wagon GT6 po ostatnim kursie pojechał do zajezdni w Nowej Hucie



Tramwaje z Norymbergii woziły pasażerów przez 18 lat

do otwierania drzwi znane z innych naszych wagonów, zamiast pojedynczych lamp przednich zamontowano podwójne zespoły reflektorów. W części wagonów na dachu zlikwidowano oryginalny ekspozytur numeru linii i w miejsce niego założono duży wyświetlacz sterowany elektronicznie. Z czasem, wzorem innych krakowskich wagonów, numer linii powtórzono, wieszając na hakach dużą blaszaną tablicę pod oknem motorniczego (i z tyłu wagonu).

Z tyłu wagonu, czwarte drzwi stanowiły zespół trzech płyt, dzięki któremu następowała szybka wymiana pasażerów na tylnym pomoście. W początkowym okresie eksploatacji użytkowano wszystkie drzwi, ale na skutek krytycznych uwag prowadzących jak i pasażerów zablokowano ostatni płyt drzwi znajdujący się na skosie wagonu, niewidocznym w lusterku dla motorniczego. Z czasem na wewnętrznym stopniu drzwi w tym miejscu zabudowano



Pożegnanie tramwaju GT6 wzbudziło duże zainteresowanie

stosowną platformę zwiększając pomost dla stojących pasażerów.

Do 2002 roku zakupiono do Krakowa łącznie 50 spośród 56 wyprodukowanych tramwajów. W ruchu liniowym pod Wawelem użytkowano wagony pojedyncze jak też, do 2009 roku, kursujące z przyczepami B4. W 2006 roku trzynastce ostatnich wagonów poddano niewielkiej modernizacji wnętrza i przeniesiono je z dotychczasowej zajezdni Nowa Huta do Podgórza. W czasie przebudowy zmieniono wyłożenie podłogi, część poręczy, a także wymieniono dotychczasowe siedzenia wykonane z drewnianej sklejki na siedziska obite materiałem. W wagonach zabudowano także kabinę motorniczego, wydzielając dla niego przednią część pierwszych

nych nowo zakupionych od Bombardiera tramwajów, zdecydowano o ostatecznym zakończeniu użytkowania i wycofaniu z inwentarza.

Pożegnanie wagonów niespodziewanie przybrało bardzo oficjalną formę z uwagi na udział w ostatnim kursie Prezydenta Miasta Krakowa i Konsula Niemiec. Po raz ostatni 15 stycznia wagon GT6 wyjechał do obsługi linii 2, po czym o 12.07 odbył pożegnalny kurs z Salwatora do Rakowic, skąd zjechał do zajezdni. W krakowskiej kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej pozostawiono jeden czynny egzemplarz, który dołączył do innych norymberskich tramwajów T4 i B4. Oprócz wagonu o numerze 187 oraz wagonu kawia-



Motorniczy po ostatnim kursie nie ukrywał swojego przywiązania do wagonów z Norymbergii

drzwi. Tak zmodernizowane tramwaje miały być eksploatowane do końca 2010 roku, ale zmiany wynikające z potrzeb ruchu powodowały kilkukrotne odsuwanie w czasie zakończenie eksploatacji przegubowych wagonów.

Dostawy nowego taboru – wagonów NGT8 – sprawiły, że w ciągu 2012 roku systematycznie ograniczono zadania wykonywane wagonami GT6, by ostatecznie wycofać je z ruchu w grudniu, pozostawiając dwa wagony w rezerwie. Z początkiem stycznia 2013 roku, z uwagi na odbiór kolej-

renki, w Krakowie obok budynku Politechniki w Czyżynach możemy spotkać kolejny wagon GT6, który już jako pomnik służy innym, bardziej kulinarnym celom. Dwa inne opuściły Kraków i stojące poza torowiskiem, nieczynne, możemy je zobaczyć pod Warszawą oraz w Częstochowie. W Norymberdze, w historycznej zajezdni tramwajowej St.Peter, będącej Muzeum Tramwajów, zobaczyć możemy ostatni zachowany wagon przegubowy serii 300, czyli GT6.



W tramwaju – kawiarni dostępne są napoje ciepłe i zimne...

KAWIARNIA W ZABYTKOWYM TRAMWAJU

Czas eksploatacji każdego urządzenia technicznego, także pojazdu komunikacji miejskiej, jest ograniczony. Postępująca wymiana taboru na coraz nowszy, nieuchronnie prowadzi do konieczności zbycia tego zużytego, zastępowanego przez nowoczesne pojazdy

Nie zawsze jednak wiąże się to z definitywnym końcem istnienia pojazdu, następującym na złomowisku. Na przestrzeni ostatnich lat wielokrotnie zdarzało się, że tramwaje bądź autobusy, które przestawały wozić krakowian, znajdowały drugie życie. Oczywiście, najpopularniejszym sposobem jest sprzedaż używanych pojazdów innemu przewoźnikowi, by dalej mogły pełnić swoją pierwotną funkcję. Wiele niegdyś krakowskich autobusów dokonało żywota służąc mieszkańcom innych miast (najczęściej we flotach prywatnych przewoźników), a po torowiskach Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w dalszym ciągu na co dzień kursuje wiele wagonów 105N, kupionych od Krakowa. Naszym pojazdom zdarzają się jednak bardziej osobliwe losy. Krakowskie „stopiątki” znaleźć można na poligonach straży pożarnej na terenie krakowskiej Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej nr 4 przy ul. Obrońców Modlina, czy w Kościelcu koło Proszowic, dokąd trafiły w celach szkolenia z zakresu ratownictwa w zdarzeniach komunikacyjnych. Dodatkowo, w drugim z tych miejsc tramwajowi towarzyszy poczciwy

Ikarus 280.26. Z kolei w podwarszawskiej miejscowości Opacz stacjonują dwa wagony GT6, zakupione przez prywatnego kolekcjonera. Wszystkie te pojazdy sprawiają jednak wrażenie nie tylko oderwanych od swoich codziennych realiów, ale przede wszystkim zaniedbanych.

Inaczej ma się dawny wagon GT6 o numerze bocznym 173. Przed niemal dwoma laty trafił on na teren kampusu Politechniki Krakowskiej w Czyżynach, gdzie przygotowano dla niego kilkudziesięciometrowy odcinek torowiska. Początkowo planowane było wykorzystywanie tramwaju jako sali dydaktycznej, jednakże jego ostateczne przeznaczenie sprawiło, że będzie z niego korzystać zdecydowanie szersze grono niż studenci Politechniki. Po długotrwałych przygotowaniach, budowie peronu umożliwiającego bezpieczne wejście do tramwaju, podłączeniu instalacji, czy w końcu procedurze przetargowej mającej na celu wyłonienie ajenta obsługującego pojazd, 20 lutego 2013 r. w tramwaju tym uruchomiono... kawiarnię. Pantograf Cafe, bo taką nazwę nosi nowo otwarty lokal, co prawda nie jest pierwszą w naszym mieście kafejką na szynach (od 2007 roku po mieście okazjonalnie kursuje ruchomy tramwaj-kawiarnia zaaranżowany w dawnym wagonie GT6 o numerze 171, należący do prywatnego właściciela), ale niewątpliwie pierwszym przypadkiem praktycznego zagospodarowania pomnika techniki. Goście Pantograf Cafe mogą liczyć na ofertę podobną jak w innych kawiarniach zlokalizowanych na kampusach uniwersyteckich, a których do tej pory na te-



... oraz przekąski

renie Wydziału Mechanicznego PK, za wyjątkiem skromnego bufetu skrytego w jednym z budynków, w ogóle nie było. Co zatem czeka na klienta po wciśnięciu przycisku otwierania drzwi (identycznego jak stosowane w czasach liniowej eksploatacji) i wejściu po stopniach? W kawiarni dostępne są ciepłe i zimne napoje oraz lunchowe przekąski, bułki, słodczyce i desery. Spożywanie je można siedząc na oryginalnych, drewnianych siedzeniach (dla poprawy komfortu wzbogaconych jednak o poduszczyki), dobrze znanych z wagonów GT6 przed estetyzacją. Na miesiące letnie przewidziane jest także ustawienie ogródka przed pojazdem, na przyległym sporych rozmiarów peronie. Układ siedzeń w pojeździe uległ pewnym modyfikacjom, by możliwe było zamontowanie pomiędzy nimi stolików, a także wydzielenie łóży przy kabinie motorniczego. Wagon doposażono w stylowe oświetlenie, a także w centralne ogrzewanie. Wspomniana kabina motorniczego pozbawiona została zasłonki oddzielającej dawne stanowisko pracy od przestrzeni pasażerskiej, więc każdy z gości może przyrzeć się wyglądowi praktycznie niezmienionego względem oryginału pulpitu. W wyposażeniu wnętrza nie zabrakło kilku swoistych smaczków. Stanowią je niewątpliwie w pełni sprawne, drukujące aktualny czas i datę kasowniki, a także oryginalna marynarka motorniczego MPK S.A. wisząca w kabinie, czy przytwierdzone do ścian prawdziwe tablice kierunkowe czołowe i boczne. Całość uzupełnia galeria szkiców ilustrujących pobyt wagonu na terenie kampusu PK.

Spółeczność akademicka przyjęła nową kawiarnię z entuzjazmem nie mniejszym niż krakowska prasa, której uwadze również nie umknęło otwarcie lokalu. Początki oczywiście bywają trudne, więc przed zarządcą jeszcze długa droga do zdobycia szerszego uznania przekładającego się na popularność, jednakże z uwagi na atrakcyjność samego pojazdu,

jak również lokalną rynkową niszę, w którą nowa kafejka trafia, można być spokojnym o przyszłość Pantograf Cafe. Cieszy fakt, że przedstawiciel tego zasłużonego dla rozwoju krakowskich tramwajów typu taboru uniknął złomowania. Jeszcze bardziej optymizmem napawa jego wykorzystanie, które odróżnia go od innych tego typu pomników techniki: często z wielką pompą stawianych, jednakże ostatecznie pokrywających się warstwą rdzy, czy tracących co bardziej wartościowe elementy na rzecz kolekcjonerów metali. Pozostaje mieć nadzieję, że tramwaj-kawiarnia dostanie pełny rozruch i utrzyma się nie tylko na szynach, ale i na rynku. Z czasem na pewno będzie mieć szansę na otrzymanie statusu kultowego punktu dla studentów Wydziału Mechanicznego, jak to stało się choćby z kawiarnią na dziedzińcu głównego kampusu PK przy ul. Warszawskiej, pomimo jej ulokowania w najzwyczajniejszym, skromnym budynku.

Radosław Kołodziej



Pantograf Cafe otworzyli studenci Politechniki Krakowskiej

NAJCZĘŚCIEJ SKARŻYMY SIĘ NA NIEPUNKTUALNOŚĆ

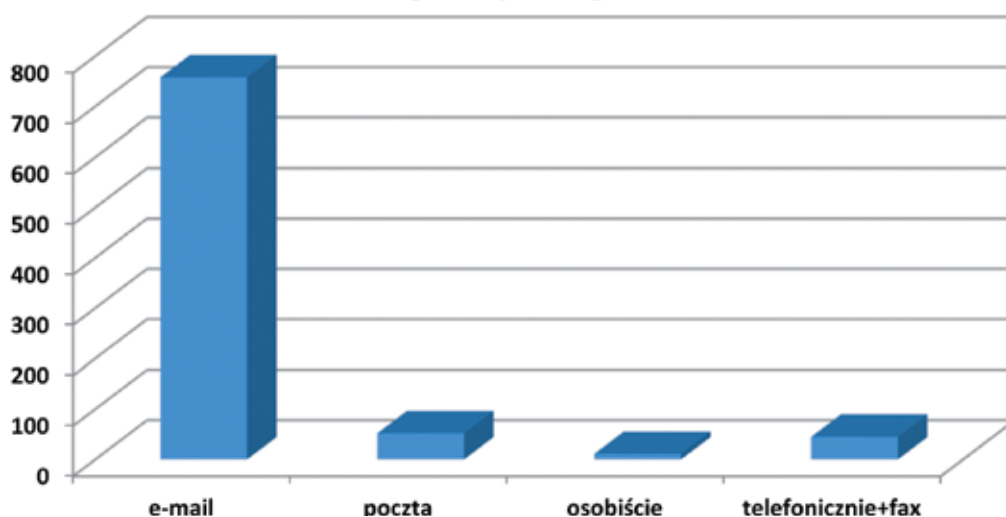


Pasażerowie skarżą się m.in. na brak możliwości zakupu wielu rodzajów biletów u prowadzących

W 2012 roku pasażerowie przesłali do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie 866 skarg. Czy to dużo? Gdy odniesiemy to do jednego miliona przejazdów, które każdego dnia odbywają się w tramwajach i autobusach to okaże się, że to zaledwie niewielki ułamek procenta.

W dodatku nie wszystkie skargi, które pasażerowie kierują do krakowskiego przewoźnika są uzasadnione. O tym jak często i gdzie dana linia kursuje nie decyduje MPK SA. Jeżeli więc pasażerom nie podoba się trasa np. linii tramwajowej to na pewno nie powinni jej kierować do przewoźnika, ale bezpośrednio do organizatora transportu. Okazuje się, że takich nieuzasadnionych skarg do MPK SA w 2012 roku trafiło prawie 300.

Liczba zgłoszonych skarg w 2012 r.



Czego najczęściej dotyczyły wpływające w 2012 r. skargi? Niezmiennie od kilku lat najwięcej zgłoszeń dotyczyło niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy. Zgłaszający tradycyjnie najczęściej skarżyli się na opóźnienia, nawet 2 lub 3 minutowe. Szczególnie zgłoszenia takie nasiliły się po 17 listopada 2012 roku, kiedy to wprowadzono zmiany w kursowaniu komunikacji miejskiej powodujące, że pasażerowie chcąc dotrzeć do zaplanowanego miejsca podróży, muszą się częściej przesiadać. W swoich zgłoszeniach pasażerowie podnosili, że każde, nawet najmniejsze opóźnienie, uniemożliwia im przesiadkę na kolejny pojazd. Zwracali również uwagę na niezrealizowane kursy i brak informacji o przyczynach. Często zgłoszenia dotyczące niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy lub braku kursu wiązały się z żądaniem rekompensaty za poniesione straty (koszt dodatkowego biletu w związku z upływem czasu na jaki mieli wykupiony bilet, koszt przejazdu taksówką, koszt biletu PKP w związku z niezrealizowaną podróżą, koszt leków przeziębienia spowodowanego oczekiwaniem itp.) lub przyznania np. rocznego biletu z powodu niewywiązania się z umowy przewozowej.

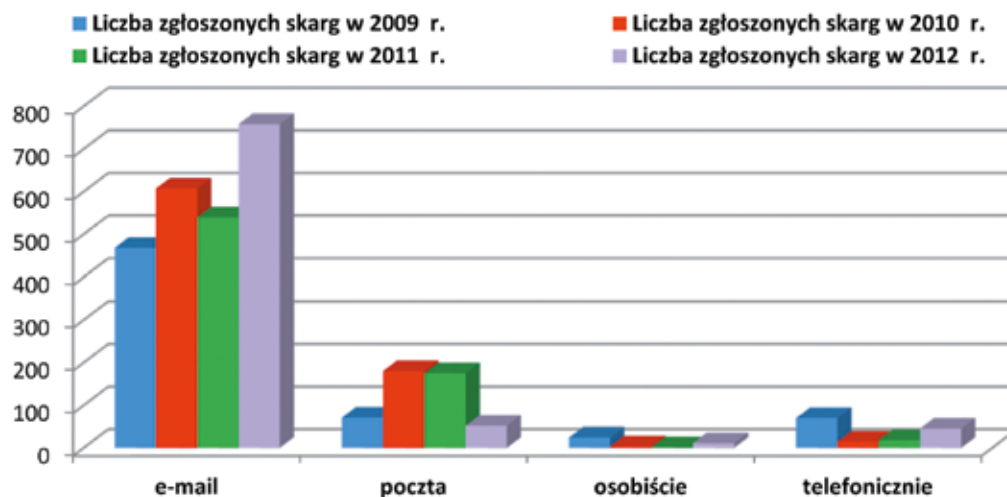
Często zdarzały się też skargi na nieprzestrzeganie przepisów służbowych takich jak odmowa sprzedaży biletu lub niewydanie reszty, niepodjechania przez prowadzącego na przystanek początkowy. Dostyc liczni byli także pasażerowie, którzy przysłali do MPK SA skargi na to, że prowadzący nie otworzył im drzwi poza przystankiem, np. na światłach.

Zwraca uwagę fakt, że pasażerowie nadal nie znają zapisów uchwały Rady Miasta Krakowa dotyczących ograniczenia rodzaju biletów sprzedawanych biletów przez prowadzących oraz sposobu ich sprzedaży, domagając się sprzedaży przez prowadzących wszystkich dostępnych rodzajów biletów za każdą możliwą kwotę pieniędzy. Przy odmowach często można było się spotkać z zarzutami, że wprowadzamy niezyciowe przepisy. Wyjątkowo dużo skarg dotyczyło

niezabierania przez prowadzących dobiegających pasażerów. Ten rodzaj skarg najczęściej przysyłają osoby, które dobiegają zazwyczaj do opóźnionego już pojazdu, w dodatku zdarza się że przebiegają na czerwonym świetle, narażając siebie i innych na poważny wypadek. Nie biorąc tego pod uwagę piszą iż prowadzący są złośliwi, aroganccy, chamscy i dobrze się bawią widząc biegnące osoby.

Jak najczęściej pasażerowie przesyłają skargi do MPK SA? Bezkonkurencyjne są zgłoszenia mailowe. Stanowią prawie 90 proc. wszystkich uwag.

Ten sposób daje możliwość natychmiastowego przelania, nawet podczas jazdy czy oczekiwania na przystanku, swoich uwag i emocji. Często taki sposób komunikowania jest wygodniejszy szczególnie dla osób mniej odważnych, które nie tylko nie mają odwagi zgłosić swoich pretensji przez telefon, ale nawet nie mają odwagi się podpisać. Rok 2012 był rekordowy w liczbie zgłoszeń anonimowych. Było ich ok. 190, co w stosunku do ok. 30 w 2011 roku oznacza ponad 500 proc. wzrost. Były to głównie, delikatnie mówiąc, bardzo kąśliwe uwagi związane ze zmianą cen, ze zmianami w komunikacji (remarszrutyzacja), ogólne uwagi dotyczące funkcjonowania komunikacji itp. Ponadto z roku na rok coraz więcej jest polemik prowadzonych przez zgłaszających. Co najmniej



w 55 przypadkach zgłaszający wielokrotnie odwoływali się od sposobu rozpatrzenia skargi. Przy czym w większości przypadków kolejne opisy zdarzeń znacznie różniły się od pierwotnych.

Mimo iż nastąpił zdecydowany wzrost liczby wszystkich zgłoszonych skarg, to ilość skarg zawinionych pozostaje praktycznie na podobnym, jak w latach poprzednich, poziomie.

Anna Robak

Komentarz

PUNKTUALNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO ZALEŻĄ OD NAS WSZYSTKICH

Czytając analizę skarg, które pasażerowie wysłali do MPK S.A. w 2012 roku zwróciła moją uwagę informacja o coraz częstszych zgłoszeniach o niepunktualnych kursach. Nie brakuje zażaleń nawet na 2 lub 3 minutowe opóźnienie tramwaju lub autobusu. Nie mam wątpliwości, że te kilka minut często mogą być dla pasażerów niezwykle ważne. Wydaje mi się jednak, że wiele tych niepunktualnych kursów jest efektem dwóch bardzo popularnych zachowań użytkowników komunikacji miejskiej.

Najlepiej czujemy się w drzwiach

Pierwsze z tych zachowań zdarza się w krakowskich tramwajach i autobusach notorycznie. Pasażerowie, czasem świadomie, najczęściej pewnie jednak nieświadomie, wsiadając do wagonów zatrzymują się w drzwiach. Oczywiście uniemożliwiają tym samym zamknięcie drzwi, które w zde-



Stojąc w drzwiach uniemożliwiamy ich zamknięcie



Spiesząc się na tramwaj lub autobus często łamiemy przepisy

cydowanej większości tramwajów są wyposażone w fotokomórkę. Nie zamyka ich więc motorniczy – zamykają się automatycznie, kilka sekund po tym jak urządzenie „upewni się”, że można to bezpiecznie zrobić. Jeżeli jednak ktoś zatrzyma się w drzwiach, to fotokomórka nie pozwoli na ich zamknięcie, a to oczywiście uniemożliwia motorniczemu odjazd z przystanku. Pewnie większość pasażerów słyszała już komunikat prowadzącego, który w takich sytuacjach prosi od odsunięcia się od drzwi.

Wyobraźmy sobie, że na jakiejś linii tramwajowej, tylko na co drugim przystanku wsiada ktoś, kto zatrzymuje się w drzwiach i uniemożliwia ich zamknięcie. Jeżeli tych przystanków jest np. 30 i na każdym z nich motorniczemu zamknięcie drzwi zajmuje jedną minutę to okaże się, że taki tramwaj na pętłę końcową przyjedzie opóźniony aż o 15 minut.

W efekcie cierpią więc wszyscy pasażerowie, którzy w tym wagonie podróżują oraz wszystkie osoby oczekujące na kolejnych przystankach na punktualny przyjazd tramwaju.

Niepunktualność to nie jedyny negatywny skutek blokowania drzwi w tramwajach. Na takie zachowanie współpasażerów często skarżą się osoby, które próbują do nich wsiąść. Żeby dostać się do środka, często muszą przejść przez zatłoczone wejścia. Dopiero gdy to zrobią zdają sobie sprawę, że tramwaj wcale nie jest zatłoczony – w środku są nawet miejsca siedzące. A tak niewiele trzeba, aby takiej sytuacji w ogóle nie było. Wystarczy zaledwie kilka kroków.

Biegniesz, to inni poczekają

Drugie, bardzo częste zachowanie dotyczy dobiegania do już ruszających tramwajów i autobusów. Nie chodzi mi jednak o to, aby całkowicie zabronić pasażerom dobiegania. Chciałby jedynie zwrócić uwagę na fakt, który często sam obserwuję. Wiele osób podejmuje spore ryzyko i aby zdążyć na tramwaj przebiegają przez ruchliwe skrzyżowania, często na czerwonym świetle. Zdarza się też, że wbiegają na jezdnię nie zwracając uwagi na jadące samochody. Czy dla tych kilku czy kilkunastu minut warto narażać swoje życie?

Z drugiej strony nie mam wątpliwości, że prawie każdy przypadek, w którym motorniczy lub kierowca czeka na osobę dobiegającą powoduje mniejsze lub większe opóźnienie danego kursu. A to oznacza, że z powodu jednej lub kilku biegnących osób tramwaj, w którym podróżuje co najmniej kilkadziesiąt osób, nie pojedzie zgodnie z rozkładem jazdy. Najbardziej kuriozalne przypadki takiego zachowania można obserwować na liniach nr 50 i 52. Obie kursują w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym co 5 minut. To oznacza, że jeżeli ktoś nie zdąży na dany kurs, to za trzy, cztery minuty ma kolejny. Okazuje się jednak, że dla niektórych osób, to zbyt długi czas – za wszelką cenę próbują dogonić odjeżdżający z przystanku tramwaj.

Pamiętajmy, że komfort i bezpieczeństwo podróży nie zależy tylko i wyłącznie od nowoczesnego pojazdu i sympatycznego kierowcy czy motorniczego. Równie ważne jest to, jak jako pasażerowie zachowujemy się wobec siebie.

Marek Gancarczyk

MUZEUM INŻYNIERII MIEJSKIEJ – MIEJSCE, KTÓRE WARTO ODWIEDZAĆ

W dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca 15, z której w 1882r. wyjechał na ulice Krakowa pierwszy tramwaj konny, później elektryczny wąskotorowy, a następnie normalnotorowy, Muzeum Inżynierii Miejskiej prezentuje najcenniejsze zabytkowe tramwaje... ale nie tylko...

Oprac. Muzeum Inżynierii Miejskiej

Do Muzeum zapraszamy w 2013 r. już od 14 marca na wystawę Zapomniane Muzeum. Adrian Baraniecki i Muzeum Techniczno-Przemysłowe 1868-1950. Otwarcie wystawy: 14 marca 2013, czwartek, godz. 18.00. Muzeum Inżynierii Miejskiej, ul. Św. Wawrzyńca 15

Wystawa czasowa czynna od 15 marca - 23 czerwca 2013, codziennie oprócz poniedziałku w godz. 10.00-16.00.

W 1868 r. A. Baraniecki, lekarz i społecznik założył w Krakowie jedno z pierwszych w Polsce muzeów o charakterze technicznym. Na potrzeby muzeum wybudowany został secesyjny gmach przy ul. Smoleńsk 9. W 1950 r. muzeum zostało zlikwidowane a jego imponujące zbiory przekazane krakowskim muzeum. Najcenniejsze z nich ponownie razem zobaczyć można w Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Informacja o wystawie:

Wystawa przedstawia zasłużone choć nieco już zapomniane Muzeum Techniczno-Przemysłowe, jedną z instytucji otwierających historię muzealnictwa w Krakowie. Prezentuje także postać założyciela i pierwszego dyrektora muzeum, doktora Adriana Baranieckiego, niestrudzonego społecznika i filantropa.

Placówka istniała w latach 1868-1950 prowadząc niezwykle szeroką działalność, obejmującą nie tylko prezentowanie eksponatów, ale także organizację popularnych wykładów i kursów rzemieślniczych. To w jej murach rozpoczęto pionierską misję kształcenia kobiet na poziomie zbliżonym do uniwersyteckiego. Muzeum Techniczno-Przemysłowe było unikalnym forum wymiany idei, spajającym aktywną społeczność ludzi nauki, artystów i rzemieślników. Choć w ciągu swoich dziejów instytucja zmieniała swoją siedzibę i formę organizacyjną, kolejnym pokoleniom jej pracowników przyświecał ten sam cel: wzmocnienie gospodarczej i kulturalnej kondycji narodu polskiego.

Wystawa składa się z blisko trzystu eksponatów, z których większość stanowią obiekty niegdyś wchodzące w skład kolekcji Muzeum Techniczno-Przemysłowego, a obecnie rozproszone są w zbiorach muzeów i instytucji krakowskich. Partnerem w realizacji wystawy było Muzeum Narodowe w Krakowie, główny spadkobierca zbiorów MTP.



Model szkoleniowy kabiny motorniczego w Instytucie Psychotechnicznym przy Muzeum Techniczno-Przemysłowym. W głębi widoczny model samochodu do szkolenia szoferów, lata 30-te XX w., MHMK.

W Noc Muzeów, 17 maja 2013 od 19.00, spotkać się będzie można na dziedzińcu Muzeum z miłośnikami Fiata 126p w ich pięknych „maszynach”. Tegoroczna Noc Muzeów przebiegać będzie pod hasłem „Podziel się swą pasją” stąd też pasjonaci popularnych niegdyś maluchów – prezentować będą historię swych samochodów.

Jesienią, na przełomie sierpnia i września, odbędzie się w Muzeum drugi już z cyklu Classic Moto Show, organizowany wspólnie przez Muzeum i Fundację Muzeum Motoryzacji w Krakowie. Będzie więc wystawa historycznych samochodów, wykłady, pokazy, stoiska konserwatorskie i wiele motoryzacyjnych ciekawostek.

Tradycyjnie w grudniu, w „Mikołajkowy weekend” Muzeum zaprasza na wystawę makietkolejowych przygotowywaną przez Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych.

Na stronie Muzeum Inżynierii Miejskiej www.mimk.com.pl można znaleźć aktualne wiadomości o innych działaniach Muzeum, jak np. regularne wykłady na temat techniki i przemysłu w Krakowie organizowane wspólnie z Krakowskim Towarzystwem Ochrony Zabytków Techniki czy plany (jeszcze w fazie uzgodnień) funkcjonowania w sezonie letnim zabytkowej linii tramwajowej.

17.12.2012

Przy stadionie Hutnika Kraków doszło do wypadku w wyniku którego samochód osobowy dachując znalazł się na torowisku. Zatrzymanie trwało 50 minut począwszy od 20:40.

31.12.2012

Fatalny początek Sylwestra. O godz. 21:35 z wiaduktu kolejowego nad ul. Armii Krajowej skoczył młody człowiek (ok. 17-20 lat). Samobójca spadł wprost pod nadjeżdżający od strony ronda Ofiar Katynia autobus linii 173. Zgon nastąpił na miejscu a przez długi czas droga była zablokowana.

13.01.2013

Awaria w Zakładzie Energetycznym – od godz. 12:24 przez godzinę nie było zasilania na ciągu Borek Fałęcki, Łagiewniki, Czerwone Maki. Kilkanaście składów tramwajowych utknęło na wyłączonym obszarze, a pozostałe były kierowane na trasy objazdowe.

21.01.2013

Na skrzyżowaniu przy przystanku Stella Sawickiego w sposób niedozwolony zawracał kierowca samochodu osobowego. Przy wykonywaniu tego manewru wjechał pod tramwaj linii 9. Niestety, z powodu własnej nieuwagi został poszkodowany w wypadku. Przez blisko godzinę na odcinku od ronda Czyżyńskiego do ronda Mogińskiego kursowały autobusy „za tramwaj”.

22.01.2013

Poranek pod znakiem oblodzonej sieci. Marznący deszcz powodował tworzenie się „lodowej izolacji” na przewodach jezdnych. W tym dniu odnotowaliśmy 20 zatrzymań w ruchu tramwajowym związanych z tym nietypowym zimowym zjawiskiem. Zdezorganizowa-

wało to skutecznie działanie praktycznie całej sieci tramwajowej.

25.01.2013

O godz. 17:31 ciemności spowiły połowę miasta. Poważna awaria w Zakładzie Energetycznym spowodowała, że nie było zasilania sieci trakcyjnej na ciągach komunikacyjnych:

- od Bieżanowa i Kurdwanowa do placu Bohaterów Getta,
- na ul. Kalwaryjskiej do ronda Matecznego,
- od Ronda Matecznego przez Łagiewniki do Borku Fałęckiego,
- od Łagiewnik do Czerwonych Maków i Mostu Grunwaldzkiego.

W sumie na wyłączonych odcinkach utknęło kilkadziesiąt składów tramwajowych. Została uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa a przerwa w ruchu trwała 74 minuty. Ze skutkami awarii zmagaliśmy się do późnych godzin wieczornych.

29.01.2013

W tramwaju linii 22 rozebrał się pasażer. Paradującego w stroju Adama mężczyźnię na peron przystankowy wyprowadzili przybyli na miejsce inspektorzy ruchu. Powodem zrzucenia garderoby nie była wiosenna aura a ciepło wewnętrzne, które rozgrzewa po spożyciu wysokoprocentowych trunków.

30.01.2013

O godz. 9:00 na al. Solidarności doszło do zderzenia tramwaju linii 4 z dostawczym Volkswagenem. W wyniku zdarzenia została poszkodowana jedna osoba, która doznała uszkodzenia kręgosłupa.

31.01.2013

O godz. 23:23 na przystanku Biprostal wysiadająca z tramwaju linii 14 pasażerka została potrącona przez przejeżdżający samochód, którego kierowca nie zachował szczególnej uwagi przy dojeździe do oznakowanego przystanku tramwajowego. Zatrzymanie w ruchu trwało prawie 40 minut.

4.02.2013

O godzinie 13:39 podstacja Bieżanowska przestała podawać napięcie do sieci trakcyjnej. Skutkiem tego nie

kursowały tramwaje do Kurdwanowa i Nowego Bieżanowa. Przyczyną była awaria w Zakładzie Energetycznym. Na wyłączonym odcinku uruchomiono zastępczą komunikację autobusową.

7.02.2013

Wściekły atak zimy. Paraliż komunikacyjny spowodowany intensywnymi opadami śniegu. Służby miejskie miały pełne ręce pracy przy oczyszczaniu i odładzaniu ulic.

11.02.2013

O godz. 16:14 otrzymaliśmy niepokojące zgłoszenie od prowadzącego tramwaj linii 4, że w wagonie ma nożownika, który zaatakował innego pasażera. Na miejsce natychmiast został wezwany radiowóz policji, którego załoga skutecznie zajęła się napastnikiem. Na szczęście napadniętemu nic się nie stało.

15.02.2013

Przy pętli Wieczysta doszło do uszkodzenia torowiska na łączeniu szyn. Skutkiem tego został urwany hamulec szynowy i wykoleił się tramwaj linii 9. Przerwa w ruchu trwała równie 60 minut, a pojazd po wstawieniu go na tory zjechał na zajezdnię.

22.02.2013

O godz. 22:32 na przystanku Grota-Roweckiego doszło do przepychanki między pasażerami oczekującymi na przyjazd tramwaju linii 23. Nietrzeźwy mężczyzna pchnął drugą osobę, która wpadła na torowisko i została potrącona przez hamujący już pojazd. Podczas gdy ratownicy zajmowali się poszkodowanym, sprawca czekał cierpliwie na przystanku. Niestety na widok radiowozu policyjnego uciekł.

2.03.2013

Wiosenna pogoda, niebieskie niebo i piękne słońce spotęgowały działanie alkoholu we krwi nietrzeźwego pięszego, który o godz. 16:48 zatoczył się na przejeżdżający tramwaj. Zdarzenie miało miejsce na przystanku Cystersów, a poszkodowany miał bardzo dużo szczęścia trafiając w bok wagonu. Pogotowie ratunkowe zabrało nietrzeźwego do szpitala a zatrzymanie na tym ruchliwym ciągu trwało 21 minut.

Michał Wójtowicz



Pełna lista lokalizacji przystanków znajduje się na stronie www.zikit.krakow.pl.



„MSZA TRAMWAJARSKA” PRACOWNIKÓW MPK

W niedzielę, 27 stycznia, o godzinie 12.00 w sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy ojców Redemptorystów w Podgórzu, została już po raz 68 odprawiona tradycyjna msza tramwajarska. Przewodniczył jej biskup Grzegorz Ryś. Zwracając się do obecnych w kościele pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie podkreślał wielkie znaczenie pracy, która jednoczy ludzi. Jednocześnie zwrócił także uwagę na to, jak istotną rolę odgrywa MPK dla miasta i mieszkańców. Msza jest okazją do spotkania się na wspólnej modlitwie pracowników MPK oraz przedstawicieli władz miasta Krakowa, odpowiedzialnych za transport zbiorowy. Podobnie jak w latach poprzednich uroczystą mszę tramwajarską w Krakowie uświetniły występy chóru „Lutnia Krakowska”. Warto zaznaczyć, że w przeszłości msze tramwajarską celebrował m.in. Kardynał Karol Wojtyła oraz Kardynał Franciszek Macharski.

Oprócz pracowników i zarządu MPK SA w Krakowie w mszy uczestniczyli m.in. zastępca Prezydenta Miasta Krakowa – Tadeusz Trzmiel oraz Przewodniczący Rady Miasta Krakowa – Bogusław Kośmider.

Władysław Michalski

NOWE WIATY W KRAKOWIE

W 2013 roku na 61 przystankach tramwajowych i autobusowych staną nowe wiaty przystankowe. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie zdecydował o postawieniu ich w miejscach gdzie do tej pory zadania nie było. Będą to między innymi takie ulice jak Kapelanka, Krowodrza Górka i Komuny Paryskiej.



Warto przypomnieć, że wiaty przystankowe postawiło w ubiegłym roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie (na zlecenie ZIKiT) na przystankach w ścisłym centrum miasta. Były to m.in. przystanki tramwajowe przy ul. Św. Gertrudy oraz przystanek autobusy Jubilat (w kierunku ronda Grunwaldzkiego). Na wiatę w tym miejscu pasażerowie czekali już od wielu lat.

Marek Gancarczyk

DZIAŁALNOŚĆ SEP W 2012 ROKU

W 2012 roku koło nr 3 Stowarzyszenia Elektryków Polskich (SEP) działające w MPK SA w Krakowie, któremu przewodniczył inż. Kazimierz Mamoń, aktywnie współpracowało z oddziałem krakowskim SEP, jak również z Małopolską Okręgową Izbą Inżynierów Budownictwa. Kilku członków naszego koła brało udział w kursach przygotowujących do egzaminów kwalifikacyjnych dla elektryków w zakresie dozoru i eksploatacji.

Kazimierz Mamoń, Jan Ochniowski oraz Jan Zawadzki brali czynny udział m.in. w seminariach szkoleniowych takich jak:

- Nowego Prawa Energetycznego w aspekcie taryf
- Monitoring energii elektrycznej u odbiorcy instytucjonalnego
- Zmiany zasad pomiarów wprowadzone normą PN-HD60364
- Zasady projektowania systemów przeciwpożarowych (SAP) w oparciu o system wykrywania i sygnalizacji pożaru FAP 500
- Zasilanie gwarantowane – zespoły prądotwórcze i UPS-y

ROZMAITOŚCI

- Inżynieria elektryczna w budownictwie
- Ochrona odgromowa i przepięciowa – strefowa koncepcja ochrony w praktyce
- Zapoznanie z zapleczem technicznym Zamku Królewskiego na Wawelu i ekspozycją wystawową

Należy nadmienić, że przewodniczą koła SEP inż. Kazimierz Mamoń został wyróżniony Srebrną Odznaką Honorową SEP za wieloletnią działalność i krzewienie myśli elektrycznej.

Kazimierz Mamoń

MODEL TRAMWAJU NGT6 TRAFIŁ JUŻ DO ZWYCIĘZCY KONKURSU



W piątek, 4 stycznia punktualnie o godzinie 15.00 w siedzibie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie Mateusz Hejmo odebrał model tramwaju NGT6, który był nagrodą za zwycięstwo w konkursie prowadzonym przez krakowskiego przewoźnika na facebooku. Mateusz nie krył radości otrzymując z rąk Juliana Pilszczyka, Prezesa MPK SA model tramwaju. Przyznał, że trzeba było posiadać sporą wiedzę o komunikacji, aby odpowiedzieć na wszystkie publikowane pytania. Warto podkreślić, że Mateusz Hejmo jako pierwszy prawidłowo odpowiedział na sześć pytań i w sumie zgromadził 11 punktów. To dało mu pierwsze miejsce i zwycięstwo w konkursie. Przypomnijmy, że konkurs trwał trzy tygodnie. W tym czasie na stronie facebooka MPK były publikowane pytania sprawdzające wiedzę o krakowskiej komunikacji. Na każde z tych pytań trzeba było udzielić prawidłowej odpowiedzi. Oprócz tego liczył się także czas – ten kto pierwszy udzielił odpowiedzi zdobywał punkty. Pewnym utrudnieniem było to, że pytania były publikowane o różnych porach dnia i nocy.

Marek Gancarczyk

KIEROWCA MPK RATOWAŁ ŻYCIE PASAŻEROWI

W czwartek, 28 lutego jeden z pasażerów wsiadając do autobusu linii 123 przy ul. Dunikowskiego zasłabł i stracił przytomność. Kierowca natychmiast zgłosił ten fakt Głównej Dyspozytorni Ruchu prosząc o przysłanie karetki pogotowia ratunkowego. Do jej przyjazdu prowadził masaż serca i sztuczne oddychanie. Po przyjeździe służb medycznych pasażer został zabrany do szpitala.

Marek Gancarczyk

NGT8 JAK... GWIAZDA NA NIEBIE – KRAKOWSKI WAGON W ZAGRANICZNEJ PRASIE



Pojazd przyszłości, cud techniki, przełom w branży tramwajowej, to tylko niektóre z określeń nowego tramwaju NGT8, który zamówiło Miejskiej Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

Jeden z pierwszych nowych wagonów NGT8 zaprezentowany został podczas międzynarodowych targów taboru szynowego InnoTrans we wrześniu 2012 roku w Berlinie. Pojazd spotkał się z ogromnym zainteresowaniem, zarówno wśród zwiedzających jak również przedstawicieli europejskich i światowych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Zaczęły o nim także pisać m.in. niemieckie branżowe czasopisma. W jednym z nich, w „Regionalverkehr” krakowski tramwaj został porównany do... gwiazdy na niebie. Autora tego tekstu zafascynował sufit w NGT8. Trudno się z nim nie zgodzić. W granatowe poszycie sufitu wpuszczono oświetlenie LED, które w ciemności rzeczywiście wygląda jak niebo pełne gwiazd.

Marcin Gałań



NOWE OZNAKOWANIE PRZYSTANKÓW

Na siedmiu przystankach tramwajowych w centrum miasta pojawiło się nowe oznakowanie. Dotychczasowy panel z nazwą przystanku zastąpiły specjalnie stylizowane litery. Dzięki temu nazwy przystanków są zdecydowanie lepiej widoczne co na pewno pomoże w lepszej orientacji turystom nie znającym miasta oraz osobom słabowidzącym. Nowe oznakowanie zostało wprowadzone na przystankach: Plac Wszystkich Świętych, Św. Gertrudy, Poczta Główna, Dworzec Główny, Basztowa Lot, Teatr Bagatela.

Marek Gancarczyk

Z PRZYMROŻENIEM OKA...

Zgubionej karty KKM można szukać na różne sposoby...



Oświadczenie

Ja Andrzej Jasiołek, przepraszam Elżbietę Bilską prowadzącą działalność gospodarczą pod firmą Elżbieta Bilską F.H.U „E&K”, za to że w okresie zatrudnienia u niej wielokrotnie rozpowszechniałem informacje jej dotyczące, które okazały się nieprawdziwe. Moje zachowanie mogło poniżyć Elżbietę Bilską w oczach opinii publicznej oraz narazić ją na utratę zaufania, potrzebnego do prowadzenia wykonywanej przez nią działalności gospodarczej.

II K 438/12/N

LIGA MPK WZNAWIA ROZGRYWKI

Po prawie pięciu miesiącach przerwy drużyny biorące udział w Lidze MPK, powracają na boisko, aby walczyć o pierwsze miejsce. Pierwsze spotkania zostaną rozegrane w dniu 19 kwietnia 2013 roku. Sytuacja w tabeli zapowiada bardzo ciekawą walkę, a broniący tytułu kierowcy z Woli Duchackiej muszą mocno się postarać, aby znów zdobyć tytuł. Zespoły z dolnej części tabeli z pewnością też będą starały pokazać, że w piłkę grać potrafią. Boiskowa rywalizacja z całą pewnością pomoże wszystkim odreagować stres i trudy codziennej pracy. Jak co roku wiosna będzie okresem, kiedy uczestnicy gry i kibice piłki nożnej nie będą mieli czasu na nudę. Oprócz ligi większość drużyn weźmie też udział w VI już piłkarskim turnieju im. Piotra Pruchnickiego. Turniej odbędzie się na obiektach K.S. Płaszowianka w dniu 27 kwietnia 2013 roku, a weźmie w nim udział 10 zespołów. Serdecznie zapraszamy do kibicowania zarówno drużynom grającym w lidze, jak też tym rywalizującym w turnieju.

Janusz Więckowski

TERMINARZ LIGI MPK

	Kolejka 1	19.04.2013
15:40	Płaszów	TR
15:40	Wola Duchacka	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy
16:55	Nowa Huta	Podgórze
16:55	Bieńczyce	Nadzór Ruchu

27.04.2013 - sobota godz.8:00 - 16:00	Turniej im. Piotra Pruchnickiego
--	-------------------------------------

	Kolejka 2	10.05.2013
15:40	Płaszów	Nadzór Ruchu
15:40	Wola Duchacka	Podgórze
16:55	TR	Bieńczyce
16:55	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy	Nowa Huta

	Kolejka 3	17.05.2013
15:40	Wola Duchacka	Nowa Huta
15:40	Płaszów	Bieńczyce
16:55	Podgórze	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy
16:55	Nadzór Ruchu	TR



	Kolejka 4	24.05.2013
15:40	TR	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy
15:40	Wola Duchacka	Płaszów
16:55	Bieńczyce	Nowa Huta
16:55	Podgórze	Nadzór Ruchu

	Kolejka 5	07.06.2013
15:40	Nadzór Ruchu	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy
15:40	Podgórze	TR
16:55	Wola Duchacka	Bieńczyce
16:55	Płaszów	Nowa Huta

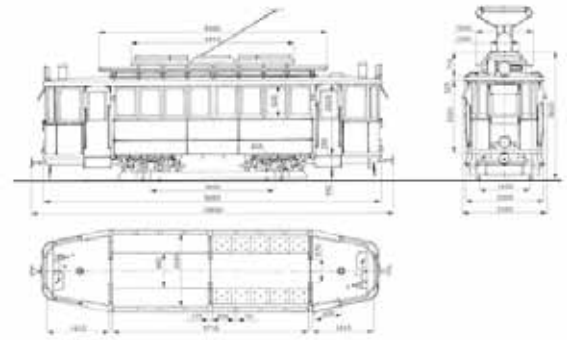
	Kolejka 6	14.06.2013
15:40	Nowa Huta	Nadzór Ruchu
15:40	Bieńczyce	Podgórze
16:55	Płaszów	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy
16:55	Wola Duchacka	TR

	Kolejka 7	21.06.2013
15:40	TR	Nowa Huta
15:40	SOA Wola Duchacka/ Kontrolerzy	Bieńczyce
16:55	Wola Duchacka	Nadzór Ruchu
16:55	Płaszów	Podgórze



SN1 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

Latem 1912 roku zamówienie na produkcję nowoczesnych tramwajów złożono w Fabryce Wagonów i Maszyn w Sanoku. 20 stycznia 1913 roku rozpoczęły one regularną służbę na ulicach miasta. Wagony zostały wybudowane jako pojazdy dwukierunkowe. Drewniane pudło spoczywało na dwuosioowym podwoziu, z którym stanowiło integralną część, tworząc konstrukcję samonośną. Odbiór prądu odbywał się za pomocą odbieraka pałkowego typu Lira. Pierwsze tramwaje posiadały dwa silniki elektryczne o mocy 33 kW każdy. Przedziały pasażerskie były dwa: pierwszej i drugiej klasy oddzielone od siebie przesuwными drzwiami. W pierwszej klasie siedziska wyłożone były miękkim materiałem, a w drugiej zastosowano ławki drewniane wyłożone klepkami. Ilość miejsc siedzących wynosiła 24 i 37 stojących. W wagonie nie było ogrzewania zainstalowanego fabrycznie, ale w okresie późniejszym zakupiono przenośne piecyki grzejne. Wagony typu SN1 w pierwszej serii posiadały 16 okien bocznych, nie licząc okien na pomostach. Nad środkową częścią nadwozia znajdował się świetlik dachowy. Wagony malowane były na kolor niebieski z białym pasem międzyokiennym i szarym dachem. Potocznie zwane były „wiedeńskimi” lub „grackimi”. Wynikało to stąd, że podobne wagony kursowały w Wiedniu, a trzecia partia wagonów SN1 dla Krakowa była zbudowana przez fabrykę w Grazu. W sumie w Krakowie eksploatowano 40 wagonów tego typu. Od 1956 roku rozpoczęły się kasacje wagonów. Eksploatację liniową zakończono w 1969 roku. Na początku 1994 roku podjęto decyzję o odbudowaniu jednego z nich. Wzorowano się na pierwszej serii wagonów. Eksploatację wagonu rozpoczęto 22 października 1995 roku z okazji 120-lecia krakowskiej komunikacji. Dziś wagon możemy zobaczyć podczas przejazdów okazjonalnych.



Dane techniczne:

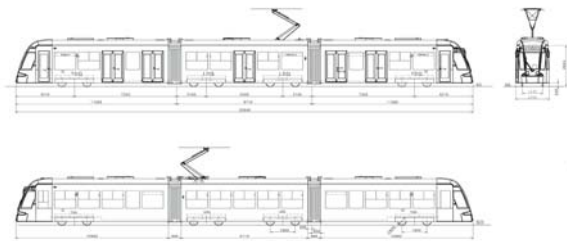
Producent: Sanok, Graz, KST, KMKE
Lata budowy: 1912 - 1936
Silniki: D58W, B7W - 2x33kW GTM - 2x40kW
Długość: 10.650 mm
Szerokość: 2.200 mm
Masa: 13.200 kg

Miejsc siedzących: 24
Miejsc stojących: 37



NGT8 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

Trzyczłonowy wagon typu NGT8 z częścią niskopodłogową wynoszącą ok. 68% został zaprojektowany do eksploatacji na sieci tramwajowej w Krakowie. Pudło wagonu zbudowane jest ze spawanej, odpornej na korozję lekkiej konstrukcji stalowej. Szyby boczne barwione wykonane są ze szkła hartowanego. Szyby z przodu i tyłu wagonu są położone konturem zewnętrznym na pudle wagonu i wykonane są ze szkła klejowego. Wszystkie szyby spełniają wymagane normy bezpieczeństwa. Dach jest wykonany w elastycznej, klejonej konstrukcji wielowarstwowej. Dobrą izolację cieplną i akustyczną gwarantuje podłoga zaopatrzona w wykładzinę kauczukową, przyklejoną na dolnej części wagonu. Wysokość wejścia wynosi 290 mm od główki szyny, co ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym i wjazd wózków inwalidzkich. W kontenerze aparatury dachowej umieszczone zostały wiązki sieci pokładowej, jak również sterowanie silników i pojazdu. Dwa wózki napędowe pod członami końcowymi są wyposażone w indywidualny, poprzeczny napęd osi z całkowitym odsprężynowaniem silników i przekładni oraz asynchroniczne silniki prądu trójfazowego. Nowe Bombardiery różnią się od dotychczasowych eksploatowanych egzemplarzy NGT6 stylistyką przodu i tyłu wagonu. Środkowy człon w porównaniu z NGT6 - jest dłuższy i wyposażony w 2 wózki toczne oraz parę drzwi. Napędowe są wózki: pierwszy i czwarty, dlatego też w skrajnych członach pojazdu występuje wyższa podłoga. Tramwaj jest napędzany przez cztery silniki asynchroniczne prądu trójfazowego o mocy 105 kW z własnym chłodzeniem. Tak jak pozostałe Bombardiery, wagony NGT8 wyposażone są w silniki czeskiej firmy Škoda. Pojazd jest wyposażony w pięć drzwi dwuskrzydłowych oraz dwoje drzwi jednoskrzydłowych. Wnętrze tramwaju jest klimatyzowane. Pojazdów tego typu zakupiono 24. Eksploatacja wagonów rozpoczęła się w dniu 2 lipca 2012 roku.



Dane techniczne:

Producent: Bombardier Transportation
Lata budowy: 2012 - 2013
Silniki: Škoda 2MLU3343K/4 - 4x105kW
Długość: 32.840 mm
Szerokość: 2.400 mm
Masa: 42.000 kg

Miejsc siedzących: 77
Miejsc stojących: 213



SN1 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



NGT8 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA

OBYWATELU!!!

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

Już po raz jedenasty będziemy wozić pasażerów
w każdą niedzielę i święto w okresie 30.06 - 22.09.
Start tradycyjnie z Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Więcej szczegółów na:
www.muzealna.org oraz facebook.com/muzealna

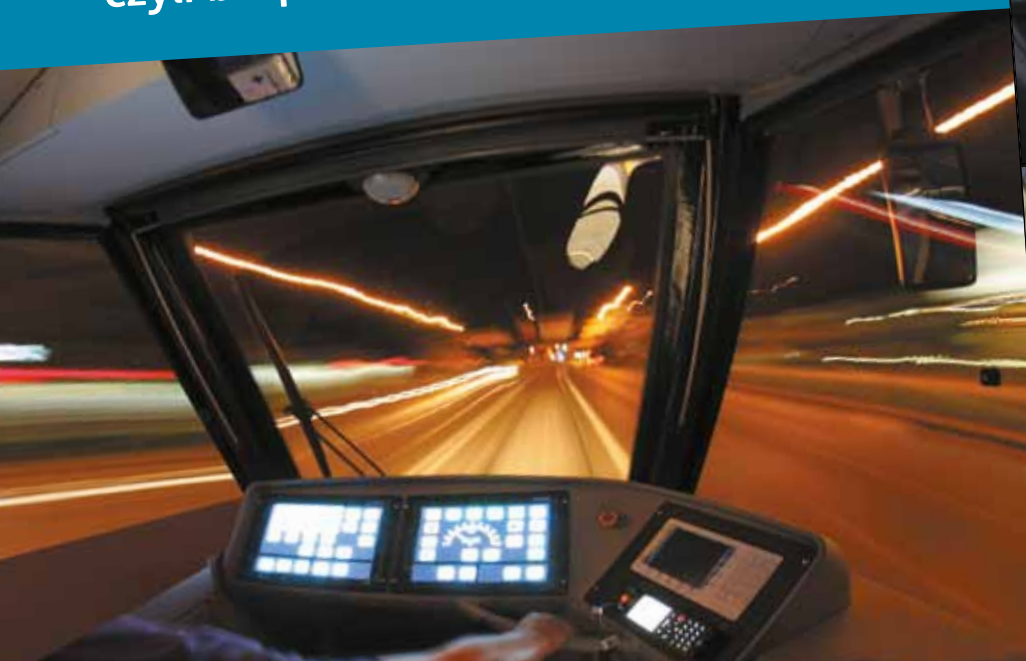
**WYPEŁNIJ SWÓJ OBYWATELSKI OBOWIĄZEK.
POKAŻ LATOROŚŁOM JAK PODRÓŻOWALI PRZODOWNICY
PRACY**



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.

