

PRZEWOŹNIK BRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (48) 2013
kwiecień – czerwiec



Zbierz kolekcję krakowskich tramwajów

W tym numerze druga karta

W środku mapa komunikacji nocnej

Dzień Dziecka

2053

MPK SA w Krakowie
zakończyło unijny projekt
Jak malować autobusy
i tramwaje?

**Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?
sprawdź na Facebooku**



facebook.com/mpkkrakow



15000

MAŁO ZMIAN I SZACUNEK DLA DOŚWIADCZENIA PRZEWOŹNIKA

W czerwcu miałem okazję uczestniczyć w komisji promocji zorganizowanej przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej i władze Grudziądza. Spotkali się tam przedstawiciele większości przedsiębiorstw komunikacyjnych z całej Polski. Najważniejszym tematem tej komisji była kwestia kształtowania wizerunku miejskiego transportu. Nikt nie miał wątpliwości, że przewoźnicy i zarządy komunikacji zbiorowej powinni się starać o jak najlepszą opinię pasażerów. Ale jak to zrobić? Nie ma na to łatwej odpowiedzi. Obecne na spotkaniu osoby prezentowały różne metody jak to osiągnąć. Mnie najbardziej spodobało się to, co powiedzieli przedstawiciele z MPK i zarządu transportu z Lublina.

Przede wszystkim zwróciła moją uwagę wypowiedź, w której odnieśli się oni z wielkim szacunkiem do pasażerów i ich przyzwyczajęń. Stwierdzili, że jeżeli są osoby, które od kilkunastu, czy nawet kilkudziesięciu lat podróżują autobusem czy tramwajem po tej samej trasie i o tej samej godzinie, to nie warto tego zmieniać. Przecież często te osoby do stałej godziny odjazdu autobusu dostosowują swoje życie. Dodali także, że zmiana tej przysłowiowej stałej godziny odjazdu może skończyć się tym, że ten wierny do tej pory pasażer zrezygnuje z miejskiej komunikacji, uznając ją za nieprzewidywalną i niegodną zaufania.

Drugą istotną sprawą, która została poruszona podczas spotkania komisji promocji były relacje przewoźników i organizatorów transportu. Także do tej sprawy odnieśli się przedstawiciele z Lublina. Osoba reprezentująca władze Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie bez wahania przyznała, że prawo organizatora do decydowania o tym, jak ma funkcjonować miejska komunikacja nie oznacza, że można zapomnieć o doświadczeniu miejskich przewoźników. Swoją wypowiedź zakończył stwierdzeniem, że trzeba przecież mieć szacunek do przewoźnika, który transportem zajmował się przez kilkadziesiąt lat odpowiadając za wszystkie jego aspekty.

W trakcie spotkania zostało przeprowadzone głosowanie, kto ma być przewodniczącym komisji promocji. Miażdżącą przewagą głosów został wybrany prezes zarządu MPK Sp. z o.o. z Lublina.

Nam oczywiście także zależy na pozytywnej opinii pasażerów. Staramy się o to m.in. kupując nowoczesny, bezpieczny i komfortowy tabor. Zachęcam do lektury nowego numeru „Przewoźnika Krakowskiego”, w którym można przeczytać o zakończonym właśnie unijnym projekcie, dzięki któremu w Krakowie została wybudowana nowa linia tramwajowa, a pasażerowie zyskali tramwaje NGT8. Jest lato, więc dodam, że są klimatyzowane. Czytelnikom w tym numerze przypomniemy także o przebudowie ul. Długiej i budowie nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, które to inwestycje zostały zrealizowane w ramach zakończonego już projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II”.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Dzień Dziecka w zajezdni tramwajowej Podgórze

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

Adres redakcji: ul. J. Brożka 3. 30–347 Kraków,
tel. 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

Druk i łamanie: Drukarnia Kolejowa Kraków,
ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Mało zmian i szacunek dla doświadczenia przewoźnika <i>Marek Gancarczyk</i>	3
24 nowoczesne tramwaje NGT8 w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	7
Fabryka, w której powstawały krakowskie tramwaje <i>Marek Gancarczyk</i>	8
Ulica Długa, której dziś już nikt nie pamięta... <i>Magdalena Drobnia-Salitra</i>	10
Linia tramwajowa do Małego Płaszowa <i>Marek Gancarczyk</i>	11
2 000 osób spędziło dzień dziecka z MPK <i>Katarzyna Sadowska</i>	14
Dni Ziemi: nowy autobus i budki dla ptaków <i>Katarzyna Sadowska</i>	15
Nowy głos w krakowskich tramwajach i autobusach <i>Marek Gancarczyk</i>	16
Zapowiadanie przystanków jest potrzebne <i>Marek Gancarczyk</i>	17
Krakowianie kupują więcej biletów okresowych <i>Piotr Hamarnik</i>	18
Ekspert rozmawiali o finansowaniu komunikacji miejskiej <i>Marek Gancarczyk</i>	19
Nie dawaj pieniędzy na ulicy <i>Joanna Dubiel</i>	20
35 lat z reklamą na pojazdach <i>Jacek Kołodziej</i>	22
Reklamy, reklamy – Tak wiele ich mamy! <i>Małgorzata Rzyczniak</i>	26
Chiński autobus elektryczny na testach w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	27
Jak pomalować autobus i tramwaj? <i>Jacek Kołodziej</i>	29
Krakowska Linia Muzealna po raz 11. w Krakowie <i>Tomasz Tuleja</i>	30
Hybrydowy autobus na testach w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	32
Klimatyzacja w pojazdach komunikacji miejskiej <i>Maria Naprawska</i>	32
„Nevelo” – pierwszy tramwaj z Newagu <i>Urszula Makosz</i>	34
Konkurs na najlepszego motorniczego <i>Krzysztof Utracki</i>	35
V Fotograficzna Majówka z Solarisem <i>Biuro Prasowe Solaris Bus&Couch SA</i>	36
III-ci Festiwal Chórów Męskich „Krakowska Wiosna” <i>Zdzisław Oleniak</i>	37
Niespodziewane rozstrzygnięcie w piłkarskim turnieju MPK <i>Janusz Więckowski</i>	38
Stacja Obsługi i Remontów najlepsza w Lidze MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	39
Rozmaitości <i>Robert Nagraba, Władysław Michalski, Michał Wojtaszek,</i> <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	42



6



23



33



38

Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II



Nowy odcinek KST



**Szybki, bezkolizyjny
dojazd do centrum miasta**



Nowy tramwaj NGT8



**Bezpieczeństwo
i komfort podróży**



Przebudowa ul. Długiej



**Nowy wygląd,
bezpieczeństwo,
udogodnienia dla
osób niepełnosprawnych**

„Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II” to projekt, który Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. wspólnie z Gminą Miejską Kraków realizowało w latach 2010-2013. Projekt składał się z budowy nowej linii tramwajowej z ronda Grzegorzckiego do Małego Płaszowa, przebudowy ul. Długiej oraz zakupu 24 nowoczesnych wagonów tramwajowych.

24 NOWOCZESNE TRAMWAJE NGT8 W KRAKOWIE

W środę, 8 maja 2013 roku do eksploatacji został przekazany ostatni, 24. tramwaj kupiony w ramach projektu unijnego „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap – II”.

Podczas oficjalnej prezentacji wagonu Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa podkreślał, jak wiele korzyści dla Krakowa przyniosła realizacja tego projektu.

– Pasażerowie zyskali nie tylko nowe, niskopodłogowe tramwaje, ale także nową linię tramwajową oraz przebudowaną ul. Długą, która uwzględnia potrzeby osób niepełnosprawnych – mówił Jacek Majchrowski.

W sumie koszt zakupu wszystkich 24 tramwajów to ok. 243 mln zł, z czego 59% to dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z Funduszu Spójności.

– Dzięki unijnym środkom za jeden tramwaj, który kosztuje ok. 10 mln zł zapłaciliśmy ok. 4 mln zł – podkreślał Julian Pilszczek, Prezes MPK SA w Krakowie.

Podczas prezentacji ostatniego wagonu zwracano także uwagę na aspekt ekologiczny. Przedstawiciele władz miasta



Drzewko wynieśli z tramwaju motorniczowie

Krakowa, zarząd MPK SA oraz przedstawiciele producentów nowych tramwajów wspólnie zasadzili drzewo na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze. Ma ono wszystkim przypominać, jak ważny dla ochrony środowiska jest miejski transport oraz nowoczesny, przyjazny dla środowiska tabor, który kupuje MPK SA.



O zakończeniu dostaw tramwajów mówili przedstawiciele producentów, firmy Bombardier Transportation GmbH oraz firmy Vossloh Kiepe GmbH...



Sadzenie drzewka rozpoczął Jacek Majchrowski Prezydent Krakowa

Pasażerów, którzy mieli okazję podróżować nowymi wagonami nie trzeba przekonywać, że są to wygodne i bezpieczne pojazdy. Od momentu, w którym zaczęły kursować w Krakowie zwracają uwagę nie tylko swoim wyglądem zewnętrznym i wewnętrznym, ale przede wszystkim wyposażeniem. Każdy z 24 tramwajów posiada klimatyzację.

Nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków oraz tablic wyświetlających trasy przejazdu gwarantują, że nawet osoby nie znające miasta łatwo się zorientują, gdzie są. Bezpieczeństwo pasażerów zapewnia monitoring nagrywający wszystko, co dzieje się w tramwaju oraz tzw. Interkom, który umożliwia bezpośredni kontakt pasażerów z motorniczym. Dwa automaty zamontowane w wagonie sprawiają, że każdy może łatwo kupić bilet. Problemu nie powinny mieć z tym także osoby nie znające języka polskiego – urządzenia mają bowiem informacje w języku angielskim i niemieckim.

Nowe tramwaje kursują obecnie na liniach nr 13 i 50. Pozyskanie 24 nowych tramwajów oznacza, że w Krakowie kursują w tej chwili już 74 nowoczesne, niskopodłogowe pojazdy. Jeżeli uwzględnimy zmodernizowane wagony z elementem niskiej podłogi to okaże się, że obecnie pojazdy z niską podłogą stanowią 43% całego taboru tramwajowego w Krakowie. To oznacza, że prawie co drugi zatrzymujący się na przystanku tramwaj to niskopodłogowy wagon, wyposażony m.in. w system informacji pasażerskiej i monitoring.

Wraz z oddaniem do eksploatacji ostatniego tramwaju zakończyła się realizacja projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap – II”. Dzięki temu projektowi pasażerowie zyskali także ponad 4 km nowej linii tramwajowej, która zdecydowanie poprawiła dojazd mieszkańców z Małego Płaszowa do ronda Grzegorzckiego. Jednocześnie w ramach tego samego projektu została przebudowana ulica Długa.

Marek Gancarczyk



... oraz Jacek Majchrowski Prezydent Krakowa



... i Julian Pliszczek Prezes MPK SA w Krakowie

FABRYKA, W KTÓREJ POWSTAWAŁY KRAKOWSKIE TRAMWAJE

Rocznie wyjeżdża stąd nawet 250 pojazdów. Przez ostatnie dwa lata powstawały tu m.in. 24 tramwaje NGT8 dla krakowskiego MPK SA.

Bautzen – niewielkie, nieco ponad 40 tysięczne miasteczko jest miejscem, skąd firma Bombardier Transportation GmbH, jedna z najbardziej znanych firm na świecie, przygotowuje obecnie tramwaje dla dziewięciu miast. Zdecydowana większość zamówień pochodzi z Europy. Nie brakuje jednak zleceń z najdalszych zakątków świata. Tramwaje Bombardiera będą wkrótce wozić pasażerów w Gold Coast, szóstym co do wielkości mieście Australii. Na pojazdy czekają także mieszkańcy Frankfurtu, Essen, Kassel, Berlina, Mannheim, Halle, Plauen i Bazylei.

Po wjeździe na teren fabryki w Bautzen od razu zwraca uwagę jej wielkość. Składa się ona bowiem z kilkunastu hal. Zanim jednak dostanie się szansę zobaczenia, co w sobie kryją poszczególne budynki trzeba wziąć udział w krótkim szkoleniu BHP – jak bezpiecznie zwiedzać fabrykę nie przeszkadzając zatrudnionym w niej pracownikom. A tych Bombardier zatrudnia sporo. Umowy na stałe ma tam ponad 1 000 pracowników, ok. 400 pracuje w zależności od potrzeb, na zlecenie. Nie ma w tym nic dziwnego, skoro fabryka realizuje tak duże zlecenia jak to dla Frankfurtu, gdzie trzeba przygotować 224 wagony metra. Ponad 100 jest już gotowych. Pozostałe będą powstawać przez najbliższe cztery lata.

Przechodząc przez poszczególne budynki w fabryce można jednocześnie prześledzić etapy powstawania wa-

gonów, także tych, które kursują w Krakowie. W każdym z pomieszczeń wykonuje się inne prace. Na początku jest to m.in. łączenie, śrutowanie poszczególnych elementów wagonu. Potem, gdy pudło wagonu jest już złożone następują prace związane z wyposażeniem w elektronikę oraz wózki. Zakończenie prac zawsze wiąże się z testami tramwaju, które trwają od 2 do 4 tygodni.

Jedno z ciekawszych rozwiązań zastosowanych w fabryce Bombardiera w Bautzen to wykorzystanie do transportu różnych części potrzebnych do montażu tramwaju specjalnego poduszkiowca. Ten sterowany drogą radiową pojazd nie potrzebuje torów do poruszania się po halach. Może więc przetransportować części w dowolne miejsce. Co ważne, jest on w stanie przewieźć ciężar ważący nawet 45 ton.

Oprócz liniowej linii montażowej w fabryce Bombardiera czasem wykorzystuje się także tzw. montaż stacjonarny. To oznacza, że na wybranym stanowisku tramwaj powstaje od początku montażu do końca. W taki sposób montuje się np. 10 tramwajów dla Frankfurtu.

Warto przypomnieć, że podczas realizowanego dla Krakowa kontraktu dostawy 24 tramwajów fabryka została zalana przez wysoką falę powodziową. Poziom wody, która wdarła się do hal produkcyjnych był tak wysoki, że wiele urządzeń i pomieszczeń zostało zniszczonych. Zwiedzając fabrykę można zobaczyć specjalną tabliczkę zamontowaną na ścianie jednej z hal, która została umieszczona dokładnie na tej wysokości, gdzie sięgała woda.

Marek Gancarczyk



Jedna z hal produkcyjnych fabryki w Bautzen

ULICA DŁUGA, KTÓREJ DZIŚ JUŻ NIKT NIE PAMIĘTA...



Tak ulica Długa wygląda po przebudowie

„Przebudowa ul. Długiej wraz z torowiskiem i skrzyżowaniem z ul. Basztową, przebudowa torowiska tramwajowego w Al. Słowackiego na odcinku od ul. Długiej do ul. Kamiennej” stanowiła jeden z dwóch komponentów infrastrukturalnych projektu Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II, który MPK S.A. realizowało w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Przed gruntowną modernizacją, jaka miała miejsce w okresie od kwietnia 2010 do września 2010 r., ulica Długa, mająca handlowy charakter i znajdująca się w ścisłym centrum Krakowa, stanowiła zapewne przedmiot wielu, mało życzliwych komentarzy, dotyczących jej wyglądu i stanu, czy utrudnień związanych z przemieszczaniem się pieszo, własnym pojazdem lub komunikacją miejską. Dla MPK, realizacja przewozów tramwajowych na tym odcinku była nie lada wyzwaniem, ze względu na kiepską kondycję torowiska. Nikt wówczas nie miał wątpliwości, że remont Długiej jest konieczny i musi zostać przeprowadzony.

Ale z chwilą rozpoczęcia prac przez konsorcjum firm Mota – Engil Polska S.A. – Lider, Mota – Engil Engenharia e Construção S.A. Portugalia, Kolejowe Zakłady Nawierzchni

niowe BIEŻANÓW Kraków, które były poprzedzone robotami prowadzonymi przez właścicieli sieci uzbrojenia podziemnego, wszyscy zapomnieli o tym, jak bardzo potrzebna była ta przebudowa. Zaczęły się narzekania na wszelkie niedogodności, nawet te standardowe, niemożliwe do uniknięcia podczas tego typu inwestycji w centrum miasta. Dzisiaj zapewne niewielu z nas już pamięta ile interwencji, ze strony mieszkańców ul. Długiej i kupców prowadzących tam swoją działalność, wpłynęło do MPK i jak różnorodnych spraw one dotyczyły.

Niezbyt pozytywnemu odbiorowi społecznemu tego remontu, spowodowanemu głównie niedogodnościami komunikacyjnymi, utrudnionym dostępem do lokali użytkowych, towarzyszyły problemy techniczne, mające wpływ na tempo prac i czas realizacji inwestycji. Niektóre z nich wynikały z potrzeby uwzględnienia postulatów właścicieli kamienic i mieszkańców ulicy.

Jedną z największych przeszkód do pokonania była konieczność zmiany przewidzianego przez projektanta, dotychczasowego sposobu mocowania sieci trakcyjnej – do istniejących tzw. kotew, przytwierdzonych do budynków (na jednym z odcinków). Jednoznaczny, wyraźny sprzeciw mieszkańców spowodował konieczność zmiany projektu i znalezienia „lokalizacji” dla słupów trakcyjnych. Ta ostatnia wywołała również falę interwencji niezadowolonych kupców i właścicieli posesji, którym słupy zasłaniały wi-



Początek prac na ul. Długiej

tryny sklepowe, kolidowały z wjazdem, czy przeszkadzały w realizacji przyszłych przedsięwzięć (co potwierdza przytoczona obok korespondencja).

Do ciekawostek, jakie pojawiły się w trakcie realizacji robót, a które również nie pozostawały bez wpływu na przebieg prac, było odkrycie zabytkowych piwnic przy kamienicy nr 38. Zgodnie z wytycznymi nadzoru archeologicznego i konserwatora zabytków „znalezisko” należało udokumentować i odpowiednio zabezpieczyć. Był to niewielki wkład MPK w dbałość o historię Krakowa.

Pomimo wielu przeciwności losu o charakterze społecznym, technicznym, a nawet pogodowym (obfite i długotrwałe opady w 2010 roku) zadanie udało się pomyślnie zrealizować, zgodnie z przyjętymi w projekcie założeniami. Było to możliwe dzięki doświadczeniu, pełnemu zaangażowaniu i determinacji pani Zofii Łady, pełniącej funkcję inżyniera projektu oraz ogromnemu wsparciu ze strony Zarządu Spółki i jego szybkim reakcjom na pojawiające się trudności.

Efekty przeprowadzonej przebudowy można zarówno zobaczyć jak i odczuć. Niewątpliwie ulica zyskała przyjazdy wygląd. Nowy zieleniec u wylotu ul. Długiej, w pobliżu Nowego Kleparza, z pewnością dodał jej uroku, ubarwiając „betonowy” charakter sprzed remontu. Poszerzone chodniki, szczególnie widoczne w miejscach przystanków tramwajowych, pieszym ułatwiają poruszanie się a pasażerom komunikacji miejskiej pozwalają czuć się bezpieczniej podczas oczekiwania na przyjazd tramwaju. Szereg nowych rozwiązań, takich jak obniżone krawężniki i sygnalizacja dźwiękowa przed przejściami dla pieszych, czy integracyjna kostka brukowa (z wypustkami) ułożona blisko krawędzi jezdni, która stanowi element ostrzegawczy dla osób niewidomych i słabowidzących, ułatwiają poruszanie się osobom z ograniczoną mobilnością, a przede wszystkim poprawiają bezpieczeństwo. Mieszkańcy ulicy również zyskali na prze-

budowie, gdyż przeprowadzone porealizacyjne pomiary hałasu wykazały poprawę tzw. klimatu akustycznego, do której przyczyniła się odpowiednia konstrukcja torowiska, uwzględniająca nowoczesne technologie tłumiące drgania i hałas.

Chyba każdy, kto pamięta Długą przed jej przebudową nie ma wątpliwości, że warto było zmierzyć się z trudnościami. Niewątpliwie zaś, dla Spółki realizacja tego zadania stanowić będzie bogate doświadczenie.

Magdalena Drobnik-Salitra

Oto kilka cytatów z korespondencji, która wpłynęła do MPK podczas przebudowy ul. Długiej:

- „(...) Kto zapłaci odszkodowanie za długie dni tym, co pracują umysłowo w domach, a pracować nie mogli z powodu ryku maszyn, gęstych spalin w domach (...)”
- „(...) Fragment żywopłotu bliżej ul. Długiej, obecnie służący robotnikom firmy prowadzącej remont ul. Długiej jako podpórka dla fragmentów ogrodzeń, wkrótce również może zniknąć (...)”
- „(...) W związku z trwającym od marca remontem przy ul. Długiej i Basztowej, który powoduje utratę przychodu z tytułu prowadzonej działalności handlowej na terenie objętym w/w remontem wnoszę o odszkodowanie z tytułu utraconych korzyści (...)”
- „(...)zwracamy uwagę na pozbawienie naszej nieruchomości możliwości obsługi/dostawy towarów do lokali użytkowych zlokalizowanych na parterze, poprzez wprowadzenie zmiany organizacji ruchu(...)”
- „(...) Zwracam się z prośbą o przesunięcie zatoki parkingowej (...) Prośbę swą motywuję tym, iż jestem właścicielem nowopowstającego lokalu klubo-kawiarni, znajdującego się przy w/w budynku. Chciałbym aby dla mojej firmy była możliwość rozwoju, a taką widzę w możliwości w niedalekiej przyszłości usytuowania ogródka kawiarnianego (...)”
- „Kategorycznie nie zgadzamy się na umieszczenie słupa podtrzymującego tramwajową linię trakcyjną na wysokości witryny sklepowej (...) Umieszczenie słupa w odległości jednego metra od szyby wystawowej, w centralnym jej miejscu, zaburzy naturalny ruch pieszych oraz klientów zainteresowanych ekspozycja wystawową. (...)”
- „To jest skandal, aby tak ważne skrzyżowanie dla Krakowa (Basztowa – Długa) było zamknięte dla komunikacji miejskiej przez przeszło dwa i pół miesiąca.(...)”

LINIA TRAMWAJOWA DO MAŁEGO PŁASZOWA



Widok na Most Kotlarski i linię tramwajową

Prawie pół roku wcześniej niż planowano, w czwartek, 18 listopada 2010 roku, dla mieszkańców Płaszowa została uruchomiona nowa linia tramwajowa. Ponad 4 km nowego torowiska połączyły rondo Grzegórzeckie z Małym Płaszowem.

Dzisiaj po ponad dwóch latach funkcjonowania tego tramwajowego połączenia nikt nie ma wątpliwości jak było ono potrzebne. Uruchomienie nowej linii tramwajowej zdecydowanie ułatwiło bowiem dojazd mieszkańcom Płaszowa do centrum miasta. Podróżują szybciej i bezpieczniej. Tramwaj jedzie po wydzielonym torowisku, nie jest blokowany przez samochody.

Z nowej linii korzysta też wielu mieszkańców podkrakowskich miejscowości. Jest to dla nich bardzo wygodne, ponieważ pętla tramwajowa w Małym Płaszowie pełni funkcję dworca przesiadkowego, z którego oprócz tramwaju odjeżdżają także autobusy, m.in. do Niepołomic. Takie rozwiązanie ułatwia przesiadanie się pasażerom.

Nie da się także pominąć inwestycji drogowych jakie zostały zrealizowane wraz z budową torowiska. Oddanie nowej linii tramwajowej było związane z udrożnieniem przejazdu od ronda Grzegórzeckiego w kierunku Rybitw. Samochodem można przejechać z ulicy Klimeckiego w nową ulicę Kuklińskiego, a następnie w przebudowaną i poszerzoną o jeden pas dla autobusów ulicę Lipską.

Warto przypomnieć, że przed otwarciem całego torowiska do Małego Płaszowa, został uruchomiony jego fragment. Tuż po godzinie 12.00, we wtorek 3 sierpnia 2010 roku dwukierunkowy tramwaj wyruszył po raz pierwszy z pasażerami z ronda Grzegórzeckiego i dojechał do ul. Nowohuckiej.

Ten oddany wtedy do użytkowania fragment torowiska od ronda Grzegórzeckiego do ul. Nowohuckiej miał długość 1650 m. Znajdowały się na nim trzy nowe przystanki: „Zabłocie”, „Klimeckiego” oraz tymczasowy przystanek „Szkłarska” (początkowy przystanek linii, zlokalizowany na ul. Klimeckiego przed skrzyżowaniem z ul. Nowohucką i Powstańców Wielkopolskich).

Na tej trasie kursowała przez ponad dwa miesiące regularna linia tramwajowa nr 20, która z okolic ul. Nowohuckiej dowoziła pasażerów do Bronowic. Linia była obsługiwana przez dwukierunkowe wagony GT8S oraz N8. Po dojeździe do ul. Nowohuckiej zmiana kierunku jazdy odbywała się bez zawracania tramwajów, po tzw. przejazdówce.

Marek Gancarczyk

Linia ma długość 4,2 km. Biegnie od ronda Grzegórzeckiego, przez most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, Klimeckiego a następnie przez wybudowaną równoległe z torowiskiem ul. Kuklińskiego do ul. Lipskiej i Małego Płaszowa. Tam funkcjonuje pętla tramwajowa wraz z terminalem autobusowym. Na trasie nowej linii znajduje się siedem przystanków w każdym kierunku. Linia na całej długości biegnie wydzielonym torowiskiem.



Dzieci mogły wejść do kanału i oglądać tramwaj od dołu

2 000 OSÓB SPĘDZIŁO DZIEŃ DZIECKA Z MPK

Z ogromnym zainteresowaniem spotkał się Dzień Dziecka zorganizowany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie w zajezdni tramwajowej Podgórze. W niedzielę, 2 czerwca z przygotowanych przy ulicy Brożka atrakcji skorzystało około 2 tysiące osób!!!

Dla gości przygotowane zostały liczne niespodzianki. Największą atrakcją dla dzieci było samodzielne prowadzenie tramwaju NGT6. Przepustkę do tego szczęścia zapewniało wyciągnięcie z urny prawidłowo wypełnionej krzyżówki podczas odbywających się co pół godziny losowań.



Każdy, kto chciał otrzymywał pamiątkowe zdjęcie



W tym dniu wyjątkowo dzieci mogły zobaczyć cały tramwaj, nawet kabinę motorniczego



Uff! Trzeba odpocząć

Bardzo interesująca była wyprawa najnowszym Bombardierem po najciekawszych miejscach zajezdni. Pasażerowie tego tramwaju przejeżdżali przez działającą myjnię, w której na co dzień tramwaje przechodzą gruntowne czyszczenie, mogli zobaczyć halę napraw oraz plac postojowy, gdzie tramwaje czekają w nocy na wyjazd na linię. A jeśli ktoś jeszcze odczuwał niedosyt wrażeń, mógł wziąć udział w specjalnej wycieczce, podczas której pracownik zajezdni pokazywał miejsce, gdzie tramwaje są remontowane. Na możliwość obejrzenia w kanale tramwaju od dołu oczekiwał tłum chętnych.



Tu naprawia się tramwaje



Największe emocje. Kto wylosuje prowadzenie tramwaju?



Kaski na głowy i do kanału



Zajezdnię odwiedziło prawie 2000 osób



Rodzice bawili się równie dobrze jak dzieci



Tego dnia zajezdnia tramwajowa nie miała tajemnic

Do dyspozycji dzieci były też dwa tramwaje NGT6. W jednym motorniczy tłumaczył najmłodszym do czego służą wszystkie przyciski w kabinie wagonu oraz jak kupić i skasować bilet. W drugim najmłodsi wraz z rodzicami mogli słuchać wierszy Juliana Tuwima z płyty „Ptasie radio”, wziąć udział w konkursie z ich znajomości i otrzymać nagrodę. Dzieci śpiewały, recytowały wierszyki i rysowały w zamian otrzymując słodkie upominki i pamiątkowe gadżety.

Rodzice i dzieci mieli także możliwość otrzymania pamiątkowego zdjęcia. Specjalnie wyznaczone osoby były odpowiedzialne za robienie zdjęć i ich drukowanie.

Katarzyna Sadowska



DNI ZIEMI: NOWY AUTOBUS I BUDKI DLA PTAKÓW



Dzieci z zainteresowaniem słuchały kierowcy autobusu

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA podczas tegorocznych obchodów Dni Ziemi w Krakowie (od piątku do soboty, 19-20 kwietnia) zwracało szczególną uwagę na rolę komunikacji miejskiej w ochronie środowiska, a przede wszystkim czystego powietrza. Najważniejszym elementem tego przekazu, była prezentacja nowoczesnego autobusu Solarisa. Ten przyjazny dla środowiska autobus posiada silnik spełniający obowiązujące normy Unii Europejskiej

Euro 5. Oznacza to, że podczas jazdy takiego autobusu do atmosfery dostają się minimalne ilości szkodliwych substancji.

Dodatkowo autobus MPK SA miał specjalne kursy do Baryczy, gdzie obecnie znajduje się wysypisko śmieci oraz w miejsce, gdzie w przyszłości powstanie ich spalarnia. Celem tego wyjazdu było przede wszystkim uświadomienie uczestnikom, jak ważna jest gospodarka odpadami w dużym mieście.



Podczas Dni Ziemi można było zobaczyć silnik autobusu

Podczas Dni Ziemi wszyscy zwiedzający mieli okazję, aby zobaczyć nie tylko wnętrze autobusu i stanowisko kierowcy, ale także silnik. Wśród nich były także dzieci, które uczestniczyły w konkursach związanych z komunikacją miejską. Wszyscy zainteresowani mogli uzyskać wiedzę o działaniach, jakie krakowski przewoźnik podejmuje, aby mieszkańcy mogli oddychać czystym powietrzem.

Warto podkreślić, że wraz z rozpoczęciem obchodów Dni Ziemi MPK SA rozpoczęło montaż budek lęgowych dla ptaków. Na drzewach wzdłuż al. 3 Maja zamocowano ich 20.

Dni Ziemi są organizowane, aby promować proekologiczne zachowania. W tym roku, podobnie jak w latach poprzednich obchodom towarzyszyła Krakowska Wystawa Ekologiczna w al. Róż w Nowej Hucie, podczas której prezentowane były m.in. inwestycje ekologiczne miejskich spółek komunalnych.



Wieszanie budek dla ptaków przy al. 3 Maja

Katarzyna Sadowska

NOWY GŁOS W KRAKOWSKICH TRAMWAJACH I AUTOBUSACH

Głos zapowiadający przystanki, który pasażerowie od kilku tygodni słyszą w tramwajach i autobusach należy do Damiana Galona.

Jest on pracownikiem w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej w Krakowie. Prowadzi w nim zajęcia z realizacji dźwięku, podczas których wychowankowie ośrodka uczą się w profesjonalnym studiu nagraniowym m.in. obróbki i montażu różnego rodzaju materiału dźwiękowego.

Jak sam przyznaje, prawie każdego dnia korzysta z komunikacji miejskiej. Głosowe zapowiedzi przystanków bardzo ułatwiają mu orientację. Ważne dla niego jest jednak to, aby te zapowiedzi były wyraźne i profesjonalnie przygotowane. Dlatego postanowił wykorzystać swoje doświadczenie z pracy i wspólnie z dyrekcją ośrodka zwrócił się do MPK SA z propozycją nagrania wszystkich nazw przystanków tramwajowych i autobusowych. Po próbnym nagraniu i testach w pojazdach zapowiedzi głosowe przygotowane przez Damiana Galona zostały pozytywnie ocenione. Od tego momentu głos nauczyciela ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej zaczął się systematycznie pojawiać w tramwajach i autobusach. Potwierdzeniem, że MPK SA dokonało słusznego wyboru są pozytywne opinie pasażerów, którzy z uznaniem wypowiedzieli się o nowym głosie zapowiadającym przystanki.



Z głosowych zapowiedzi przystanków korzystają nie tylko niewidomi, ale także turyści nie znający miasta

Warto przypomnieć, że system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków jest bardzo dużym ułatwieniem nie tylko dla osób słabowidzących i niewidomych, ale także dla turystów nieznających miasta. Obecnie system ten funkcjonuje już w zdecydowanej większości tramwajów i części autobusów. Na pewno będzie systematycznie rozwijany.

Przypomnijmy, że w przeszłości przystanki zapowiadali już znani krakowscy artyści, Anna Dymna, Krzysztof Globisz i Grzegorz Turnau. Z okazji Dnia Dziecka kilka lat temu w tramwajach można też było usłyszeć głosy dzieci.

Marek Gancarczyk

ZAPOWIADANIE PRZYSTANKÓW JEST POTRZEBNE

ROZMAWIAMY Z DAMIANEM GALONEM, KTÓRY NAGRAŁ DLA
MPK SA WSZYSTKIE NAZWY KRAKOWSKICH PRZYSTANKÓW

Marek Gancarczyk: Są potrzebne te zapowiedzi głosowe przystanków, czy nie?

Damian Galon: Są potrzebne, jak najbardziej.

MG: Sporo pasażerów narzeka. Piszą, że nie mogą już znieść tego ciągłego gadania w tramwajach i autobusach.

DG: Ludzie chwalą i skarżą się na wszystko. Są tacy, którym to odpowiada i pomaga, ale i tacy, którym to przeszkadza i nie możemy na to nic poradzić. Jest i na to rada: zawsze

można skorzystać innych form poruszania się po mieście (śmiech)

MG: Pan wyobraża sobie sytuację, w której z pojazdów znikają zapowiedzi głosowe?

DG: Oczywiście. Kiedyś nie było zapowiedzi głosowych, a w wielu miastach do dziś nie ma. To jest kwestia pewnych przyzwyczajęń choć nie będę ukrywał, że do dobrego człowiek szybko się przyzwyczaja.



Damian Galon

MG: Korzysta Pan z komunikacji miejskiej?

DG: Tak, korzystam często.

MG: Panu pomaga to, że jadąc np. w tramwaju słyszy nazwę najbliższego przystanku?

DG: Aktualnie nie są zapowiadane nazwy „następnych przystanków”. Jest tylko zapowiedź przystanku na którym pojazd się aktualnie zatrzymuje. Bardzo brakuje mi zapowiedzi „następny przystanek ...”, która została przeze mnie nagrana.

MG: Od kilku tygodni to Pański głos słyszą pasażerowie krakowskiej komunikacji. Co Pan myśli, kiedy wsiada to tramwaju i słyszy samego siebie?

DG: Nie zwracam na to uwagi. Myślę o tym gdzie i po co mam dojechać. Generalnie sam sobie nie przeszkadzam więc tym bardziej mój głos mi nie przeszkadza (śmiech).

MG: Kiedy MPK SA szukało osoby, która mogłaby udzielić swojego głosu do nagrania przystanków zgłosił się Specjalny Ośrodek dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie, który polecił nam Pana. Co Pan robi w tym ośrodku?

DG: Tu małe sprostowanie. Pomysł nagrań zrodził się po audycji, którą słyszałem w radiu. Wtedy po raz pierwszy dowiedziałem się, że MPK poszukuje wykonawcy nowych nagrań. Kiedy poprzez Ośrodek skontaktowaliśmy się z MPK dowiedzieliśmy się, że ktoś już się zgłosił, ale zostałem poproszony o przesłanie próbek nagrań z moim głosem i w niedługim czasie nagrałem wszystkie komunikaty dla MPK.

W Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących jestem nauczycielem przedmiotów zawodowych związanych z realizacją dźwięku. Konkretnie uczę w technikum uczniów niewidomych i słabowidzących, aby w przyszłości sami potrafili zrealizować takie nagrania jak np. te dla MPK. Zresztą przy

realizacji aktualnych nagrań uczniowie brali czynny udział i wiele się przy tym nauczyli.

MG: Dlaczego Panu zależało na udziale w tych nagraniach?

DG: Z komunikacji miejskiej korzystam na co dzień i bardzo irytował mnie „bałagan” w komunikatach. Z doświadczenia wiem, że bardzo ułatwiają one poruszanie się po mieście osobom słabowidzącym i niewidomym, ale nie tylko, bo z całą pewnością korzystają z nich osoby starsze czy turyści. Tylko jeden warunek musi być spełniony. Komunikaty muszą dotyczyć wszystkich przystanków. Bardzo ważna jest też jakość techniczna nagrań. Komunikat nie może być ani za cichy ani za głośny.

Jako nauczyciel Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących mogę zapewnić, że również w przyszłości bardzo chętnie będziemy się włączać w inicjatywy, które służą poprawie jakości funkcjonowania osób niepełnosprawnych.

MG: Trudno nagrać prawie 2 tys. przystanków?

DG: Nie nagrywałem wszystkich nazw w jeden dzień. Chciałem też włączyć uczniów w te nagrania. Sam proces realizacji nagrań odbywał się etapami. Nie sposób jest za jednym razem nagrać 2 tys. nazw przystanków.

MG: Z czym miał Pan największe problemy?

DG: Od strony technicznej nie miałem żadnych problemów. To jest po prostu kolejne zadanie zawodowe, które trzeba było wykonać.

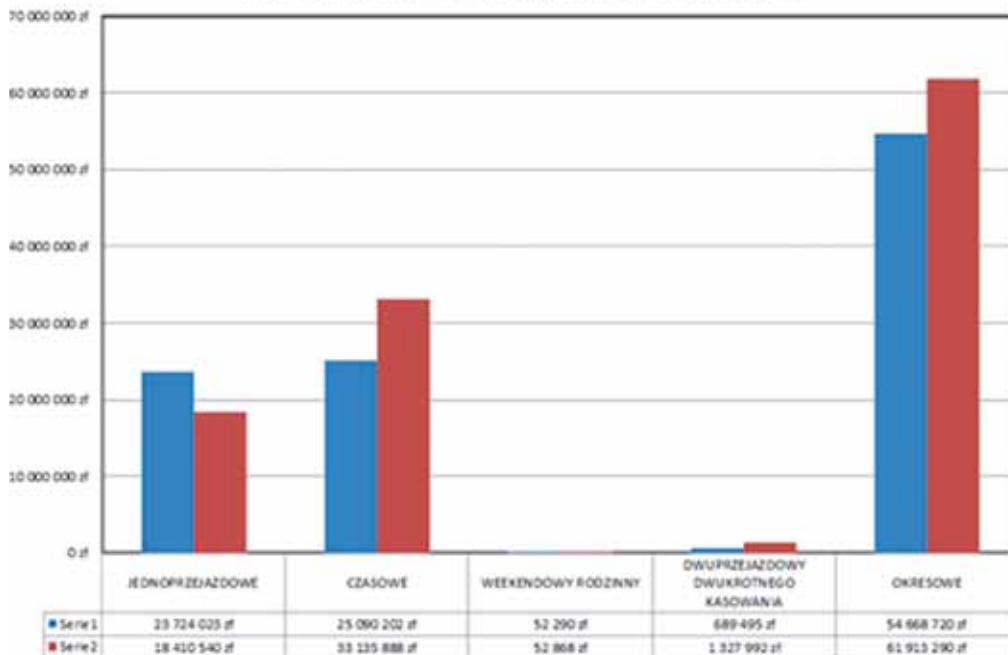
MG: Czy mamy przystanek w Krakowie, którego nazwę było Panu trudno wymówić?

DG: Wszystkie nazwy przystanków da się przeczytać. Dość dużo czasu poświęciłem jednak na nagranie nazwy „Bęбло Łabajowa”. Całe szczęście, że nie musiałem odmieniać tej nazwy przez przypadki (śmiech).

Rozmawiał Marek Gancarczyk

KRAKOWIANIE KUPUJĄ WIĘCEJ BILETÓW OKRESOWYCH

Wartość biletów sprzedanych I-V 2012 oraz I-V 2013



Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu przeanalizował dane dotyczące sprzedaży biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Wynika z nich, że w porównaniu z rokiem poprzednim pasażerowie kupują dużo więcej biletów okresowych.

Z porównania sprzedaży biletów z pierwszych 5 miesięcy 2013 roku z analogicznym okresem w roku ubiegłym wynika, że Komunikacja Miejska w Krakowie zyskała dużą liczbę stałych pasażerów. Dane pokazują to wyraźnie.

W sumie od stycznia do maja sprzedano 963 tys. biletów okresowych, czyli o 91 tys. (ok. 10 proc) więcej niż przez pierwsze pięć miesięcy roku 2012. Z tego tytułu do budżetu trafiło niemal 62 mln zł, o ok. 7 mln zł więcej niż rok wcześniej.

Najpopularniejszym okazuje się tradycyjnie bilet okresowy na wszystkie linie, który zakupiło 557 tys. pasażerów, aż o 50 tys. więcej niż rok wcześniej. Dużym zainteresowaniem cieszą się również bilety na dwie linie, których sprzedano 80 tys., a w analogicznym okresie rok wcześniej było to ok. 67 tys. biletów.

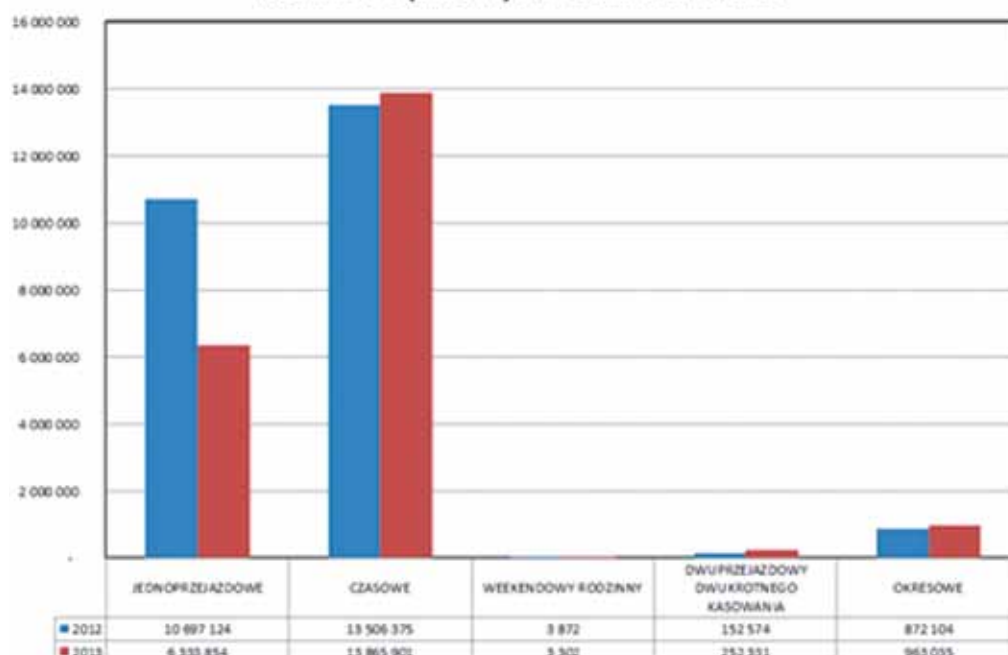
Duże zmiany nastąpiły również w strukturze sprzedaży biletów do kasowania. Od stycznia do maja 2012 roku krakowianie zakupili 24 mln takich biletów, zaś w tym samym okresie tego roku ta liczba wyniosła 20 mln sztuk. W roku 2012 największą popularnością cieszyły się bilety kwadransowe, których sprzedano 10,5 mln. Dziś prym wiodą bilety 20 minutowe, których sprzedano niemal 12 mln sztuk.

Całkowite dochody ze sprzedaży biletów do kasowania wyniosły w tym roku 51 mln zł. Pierwsze pięć miesięcy zeszłego roku przyniosły zaś 48 mln zł dochodu.

ZIKiT będzie podejmować kolejne działania, by zachęcić jak największą liczbę pasażerów do zakupu biletów okresowych na wszystkie linie. W planach jest m.in. umożliwienie darmowego korzystania z systemu KMK Bike dla posiadaczy takiego biletu.

Piotr Hamarnik

Ilość biletów sprzedanych I-V 2012 oraz I-V 2013



EKSPERCI ROZMAWIALI O FINANSOWANIU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



W komisji ekonomicznej wzięli udział eksperci z całej Polski

Finansowanie komunikacji miejskiej było głównym tematem dyskusji ekspertów z całej Polski, podczas komisji ekonomicznej, która odbyła się w Krakowie w dniach 19-20 czerwca. Jej organizatorami była Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

O źródłach finansowania inwestycji w komunikacji miejskiej mówił podczas komisji Rafał Świerczyński, wiceprezes MPK SA w Krakowie. Jest to bardzo ważne, bo dotyczy przede wszystkim zakupu i modernizacji tramwajów i autobusów. W Krakowie te sposoby finansowania inwestycji są różne. Pieniądze pochodzą m.in. z funduszy Unii Europejskiej, kredytów, leasingu finansowego. Równie ważne są źródła wewnętrzne, które MPK SA w Krakowie przeznacza na inwestycje, czyli przede wszystkim tzw. amortyzacja



O źródłach finansowania inwestycji w komunikacji miejskiej mówił podczas komisji Rafał Świerczyński, wiceprezes MPK SA w Krakowie



Spotkanie rozpoczął Adam Karolak Prezes IGKM

(zawarta w stawce przewozowej), wpływy ze sprzedaży powierzchni reklamowej oraz wpływy ze świadczenia różnego rodzaju usług, np. wynajęcia pojazdów. To jak wielką rolę odgrywają w Krakowie środki unijne najlepiej widać w przypadku zakupu nowych tramwajów. W ciągu ostatnich kilku lat MPK SA w Krakowie korzystając z tej możliwości kupiło 48 nowoczesnych wagonów, których wartość sięga ok. 400 mln zł. Bardzo ważne w przypadku inwestycji w komunikacji miejskiej jest ich długoterminowe planowanie, co zapewnia ograniczenie kosztów.

– Warto także brać pod uwagę zastosowanie instrumentów pochodnych w finansowaniu inwestycji, które umożliwiają przede wszystkim zabezpieczenie i stabilizację planów finansowych spółki oraz miasta w przypadku różnego rodzaju wzrostu kosztów np. paliwa czy oprocentowania kredytów – mówił podczas komisji Rafał Świerczyński.

Do kosztów, jakie generuje komunikacja miejska oraz do tego jaki ma to wpływ na budżet całego miasta w swojej prezentacji odniósł się Lesław Fijał, skarbnik miasta Krakowa. W swoich pierwszych słowach podkreślił, że nie ma takiej usługi, której świadczenie nie generowałoby kosztów. Dotyczy to także komunikacji miejskiej. W Krakowie wpływy ze sprzedaży biletów pokrywają ok. 60 proc. kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej.

– W związku z tym, że wpływy ze sprzedaży biletów nie pokrywają kosztów utrzymania komunikacji, to w budżecie trzeba znaleźć środki na pokrycie tej różnicy – mówił Lesław Fijał.

Podczas komisji ekonomicznej zabrali też głos producenci tramwajów. Przedstawiciel firmy Bombardier Transportation, Waldemar Agaciak zwracał uwagę na sposoby finansowania zakupu taboru tramwajowego. Podkreślał, że równie istotny jak sam zakup jest także koszt utrzymywania taboru tramwajowego podczas eksploatacji.

Marek Gancarczyk

NIE DAWAJ PIENIĘDZY NA ULICY



Nie dawaj pieniędzy
na ulicy.

Pomagaj naprawdę.
www.krakow.pl/ngo



Taki plakat można zobaczyć na monitorach w tramwajach i autobusach

Zanim podarujesz pieniądze osobie proszącej o to na ulicy zastanów się, czy naprawdę pomagasz. Specjaliści zajmujący się problemem żebractwa ostrzegają: to pieniądze, które krzywdzą.

Kraków przeciwdziała zjawisku żebractwa. Pod hasłem „Nie dawaj pieniędzy na ulicy. Pomagaj naprawdę”, rozpoczyna akcję edukacyjno – informacyjną w środkach komunikacji miejskiej. Głównym celem projektu jest dotarcie z przesłaniem do tych, którzy dają pieniądze. W dużym stopniu to od nich zależy przecież czy żebrzące osoby będą miały po co wychodzić na ulicę. Akcji będzie towarzyszył spot, emitowany od 15 czerwca na nośnikach LCD w tramwajach i autobusach. Planszę można pobrać ze strony www.krakow.pl.

Od 28 maja do 6 czerwca na stronach Miejskiej Platformy Internetowej Magiczny Kraków prowadzona była sonda dotycząca żebractwa. Na pytanie „Czy dajesz pieniądze osobom żebrzącym na ulicy” odpowiedzieli w sumie 563 osoby. Choć zdecydowana większość zadeklarowała, że nie wręcza żadnych sum na ulicy (89% głosujących), wciąż jednak jest grupa osób, które uważają, że w ten sposób mogą pomóc. Ulegają też z powodu natarczywości osób żebrzących. Zdecydowana większość – bo 501 internautów nie daje pieniędzy osobom żebrzącym na ulicy (89% głosujących). Powodem jest przekonanie, że osoby te wykorzystują środki w niewłaściwy sposób (uznało tak 63,7% głosujących). W grupie, która nie daje pieniędzy na ulicy, są też osoby wspierające potrzebujących poprzez udział w akcjach charytatywnych/przekazywanie datków na rzecz organizacji pomocowych (36,3%). 62 osoby spośród wszystkich

głosujących przyznały, że pieniądze dają. Większość tej grupy (82,3%) uważa, że w ten sposób można pomóc. Pozostali (17,7% głosujących) sięgają do portfela z powodu natarczywości osób żebrzących.

Walkę z żebractwem utrudnia fakt, że nie stanowi ono wykroczenia, dopóki nie jest natarczywe. Wtedy strażnicy miejscy mają prawo do podejmowania interwencji. W ubiegłym roku Straż Miejska wystawiła 81 mandatów karnych na łączną kwotę 4375 zł, 520 pouczeń i skierowała 64 wnioski do sądu. Do końca maja tego roku funkcjonariusze wystawili 35 mandatów na łączną kwotę 3140 zł, 218 pouczeń, a w pięciu przypadkach skierowali wnioski o ukaranie do sądu. Straż Miejska podejmuje około 600 interwencji rocznie wobec osób żebrzących.

Urząd Miasta Krakowa zachęca do przekazywania pieniędzy na rzecz potrzebujących pomocy na konto organizacji pozarządowych. Pełna lista organizacji znajduje się pod adresem: www.krakow.pl/ngo. W pomoc osobom żebrzącym zaangażowany jest MOPS. Pracownicy socjalni wraz ze streetworkerami reagują na każde zgłoszenie, starając się rozpoznać sytuację i zaproponować pomoc osobie żebrzącej.

Miasto Kraków prowadzi też działania na rzecz zwalczania dziecięcego żebractwa. Pod hasłem „Dając pieniądze odbierasz dzieciństwo” rozpoczęła się kolejna edycja kampanii edukacyjno – informacyjnej zainicjowanej w 2007 r. przez ks. Andrzeja Augustyńskiego, obecnie Społecznego Doradcę Prezydenta Miasta Krakowa ds. Młodzieży. 130 plakatów w języku polskim i angielskim, informujących turystów oraz mieszkańców o konsekwencjach przekazywania żebrzącym dzieciom pieniędzy, od połowy czerwca zawiśnie w okolicach Rynku Głównego. Plakaty nakładają: „Pomóż nie żebrać” i są czytelnym komunikatem dla turystów, że zaprzestanie dawania pieniędzy dzieciom spowoduje, że nie będą się zajmowały żebractwem. Ksiądz Augustyński podkreśla, że w 2007 r. skala zjawiska była ogromna. Dziś udało się go zminimalizować, a kawiarnianych ogródkach nie ma przestrzeni dla żebrzących dzieci. „Kraków stał się liderem pod tym względem dla innych miast w Polsce – wzorce z naszej kampanii czerpią Wrocław i Poznań” – zauważa ks. Augustyński i podkreśla, że adresaci komunikatów uwierzyli, że Kraków ma olbrzymi serwis pomocowy. Kluczem do sukcesu są: edukacja, jednolite reagowanie służb i alternatywa – pewnik, że potrzebujący dostają coś w zamian, nie są sami.

Joanna Dubiel

35 LAT Z REKLAMĄ NA POJAZDACH



Lata 20-te XX wieku. Widoczne na dachu panele z reklamą produktów

Wspominając różne jubileusze dotykamy zwykle spraw związanych z wydarzeniami, które miały duży wpływ na historię naszego miasta. O tych drobnych wydarzeniach zapominamy lub wydają się one nam mało ważne. Dziś zatem o drobnym wydarzeniu sprzed 35 lat, które spowodowało, że czasem nieco inaczej wyglądają nasze tramwaje i autobusy.

Reklama towarzyszy nam od lat. Oglądając telewizję, słuchając radia, czytając gazety napotkamy ogłoszenia i afisze. Wychodząc z domu na spacer zobaczymy wielkie billboardy a mijające nas autobusy czy tramwaje obklejone są często reklamą jakiegoś produktu czy usługi. Niemal wszędzie, gdzie się tylko znajdziemy towarzyszy nam reklama. Jest ona tak powszechna, że coraz częściej nawet jej nie zauważamy. Nie można się temu dziwić, bo to sposób napędzania koniunktury czy pokazania się szerszemu gronu odbiorców przez daną firmę.

Reklama nie jest wytworem naszych czasów, ale korzysta obecnie z wielu różnych nośników mających różny zakres oddziaływania. Jedną z form przekazywania informacji reklamowych a mających związek z działalnością naszej firmy jest umieszczanie reklamy na pojazdach komunikacji miejskiej. Także i ta forma znana jest od lat a dokładnie... od momentu wprowadzenia komunikacji tramwajowej w Krakowie.

Reklama na tramwajach kursujących po nielicznych ulicach Krakowa miała tę wyższość na innych, że docierała do wszystkich. Nie była stacjonarną umieszczoną tylko np. na lokalu gastronomicznym, nie była wyłącznie w gazetach, które kupowane były przez bogatych mieszczan umiej-

cych czytać, ale mogła być zauważona przez wszystkich bez wyjątku, o ile znaleźli się obok jadącego tramwaju. W stosunku do obecnej ta nanoszona dawniej wymagała odpowiedniego kunsztu a przede wszystkim trwałości. Dziś w dobie komputerów i drukarek wielkoformatowych oraz wszechobecnej folii samoprzylepnej nie stosuje się już szablonów i zdolnego grafika malarza. Co więcej dziś reklama może być naniesiona w ciągu zaledwie kilku godzin i wymieniona zaledwie po kilku dniach. Wszystko wedle życzeń. Kiedyś to nie było takie proste, bowiem

reklamy malowane były ręcznie i najczęściej wypełniały jeden, dwa panele burt wagonów. Niejakim postępowaniem było umieszczenie na dachu w latach dwudziestych XX wieku wymiennych, bo zainstalowanych na specjalnych hakach, desek z wymalowaną reklamą. Działania wojenne 1939 roku wprowadziły przerwę w malowaniu reklam na pojazdach a w „nowym lepszym systemie socjalistycznym” reklamy produktów w zasadzie nie było. Choć i zdarzały się wyjątki.

Pierwotnie reklamy na pojazdach dotyczyły usług i produktów oferowanych przez lokalnych przedsiębiorców ale z czasem nabrały one innego charakteru i tak jak i dziś dotyczą one produktów, które możemy otrzymać w dowolnym



Dziś reklamy typu fullback to powszechny sposób prezentacji. Na zdjęciu jedna z pierwszych tego typu autoreklama



Pierwszą całopojazdową reklamę założono w czerwcu 1988 roku

zakątku kraju: buty, środki czystości, kawa itp. W latach sześćdziesiątych czy siedemdziesiątych reklama na pojazdach komunikacji miejskiej w Krakowie w zasadzie nie istniała. Sporadyczne informacje na zewnątrz tramwajów umieszczone były na specjalnie w tym celu wykonanych i umieszczonych na dachach wagonów doczepnych podświetlanych skrzyniach, których boczne szklane ściany posiadały wymalowane ogłoszenia o konieczności oszczędzania na książeczkach jedynego banku czy też ubezpieczenia



Fragment zdjęcia krakowskiego tramwaju z widoczną reklamą na przedniej platformie, 1905 rok



Całopojazdowa reklamowana tramwaju 102Na z 1990 roku

się w jedynym istniejącym zakładzie. Reklama zachęcała także do odwiedzania miejskiego Zoo. Koniec lat osiemdziesiątych zmienił diametralnie sytuację. Wiele powstałych firm szukało swojego miejsca na rynku i odbiorców ich produktów a jednym z najlepszych sposobów, jak i przed stu laty okazały się tramwaje i autobusy. W stosunkowo krótkim czasie miejskie pojazdy zostały wyposażone w niewielkie panele reklamowe montowane na burtach pojazdów a także reklamy umieszczone na tyłach autobusów (tzw. fullback). Brakowało tylko całkowitej zmiany kolorystyki pojazdu. Pierwsze pojazdy z ogłoszeniami na całym pojeździe pojawiły się w 1984 roku i były swoistą autoreklamą – MPK poszukiwało ludzi do pracy a pomalowany wagon służył na co dzień jako pojazd szkoleniowy dla przyszłych motorowych. Pierwsza reklama obejmująca cały pojazd, w którym zmienione zostały barwy pojawiła się w pierwszych dniach czerwca 1988 roku. Linie lotnicze nie tylko pomalowały cały pojazd w swoje barwy ale także zamówiły wykonywanie tym pojazdem określonych kursów w stronę lotniska. Szybko dostrzeżono nowe możliwości i niebawem z takiej reklamy korzystało wiele firm wynajmując ściany boczne tramwajów i autobusów. Dziś ten sposób reklamy jest jedną z najczęściej wybieranych form docierania do potencjalnych odbiorców przynosząc wszystkim stronom wymierne korzyści.

Dość często słyszymy nawoływania o zmniejszenie ilości reklamy na tramwajach czy autobusach a nawet, w ostatnim czasie, o zakazie reklamy w ogóle. Tego typu działania być może poprawią wizerunek naszych ulic, ale stanowczo wpłynąć mogą na koszty funkcjonowania komunikacji. Powszechnie wiadomo, że pojazdy komunikacji miejskiej są nośnikami reklamy, powierzchni, za którą firmy zewnętrzne płacą. Ograniczenie tej formy reklamy może spowodować całkowite odejście firm od wykorzystania naszych tramwajów i autobusów należących przecież do miasta i przeniesienie się do innych najczęściej prywatnych przedsiębiorców, bo z takiej formy reklamy, najbardziej zauważalnej, nikt nie zrezygnuje. Czy nas, jako mieszkańców na to stać?

Jacek Kołodziej

REKLAMY, REKLAMY – TAK WIELE ICH MAMY!

Wracalam jak zwykle z pracy tramwajem. Gdy wsiadlam do pojazdu od razu rozejrzałam się za wolnym miejscem siedzącym. Upewniwszy się, że nie ma wokół mnie uprzywilejowanych lub bardziej potrzebujących tego miejsca, rozsiadłam się wygodnie i zagłębiłam w lekturze, aż do czasu...



Na wprost mnie siedziało dwóch mężczyzn. Rozmawiali ze sobą razem podróżując. Nagle jeden z nich spojrzawszy za okno stwierdził: „nie mogę już patrzeć na te reklamy, wszędzie ich pełno gdzie człowiek nie spojrzy”.

Pewnie wielu podziela jego zdanie, bo czasem trudno te wszystkie reklamy ogarnąć wzrokiem, a co dopiero zagłębić w ich treść, szczególnie gdy widzi się je z okien poruszającego się pojazdu. W różnych formatach, na różnych wysokościach, na budynkach, na słupach, na przystankach, aż

roi się od różnych treści. Może narzekamy, że tak dużo tego wokół nas, ale czy znajdzie się ktoś, kto ani razu nie podjął decyzji zasugerowawszy się reklamą?

Czy jesteśmy świadomi ile wiedzy czerpiemy z tych informacji, które otaczają nas na każdym kroku? Co dzieje się w mieście, jaki film wchodzi na ekrany kin, jaka fundacja potrzebuje naszego wsparcia, gdzie otwierają nowy sklep, jakie inwestycje finansuje UE, gdzie się można zrelaksować, jakie atrakcje tam czekają, gdzie najlepiej wziąć kredyt, jaki bank mamy po drodze wracając z pracy, itp. Informacje podawane są nam na tacy. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie też bierze w tym udział. Przewozi przede wszystkim ludzi – to podstawowa działalność firmy, ale przewozi też informację.

Pojazdy MPK są wizytówką miasta – ich biało-niebieska kolorystyka (barwy firmowe) wkomponowały się w pejzaż krakowski i wielu chciałoby, by tak pozostało. Jednak czasy są na tyle trudne, że firma poszukuje dodatkowych źródeł dochodu, choćby po to, by wciąż podnosić standardy swojej podstawowej usługi. MPK jest spółką miejską, a klient, który wykupi reklamę na lub w pojeździe zasila jej budżet. Dzięki temu komunikacja miejska w Krakowie może być lepsza,

- tramwaj przemierza dziennie ok. 230 km (tj. ok. 18 godzin w ciągu doby)
- autobus przemierza dziennie ok. 300 km (tj. ok. 18 godzin w ciągu doby)
- najdłuższa trasa autobusowa to ponad 38 km
- najdłuższa trasa tramwajowa to ponad 19 km
- 25 linii tramwajowych
- 149 linii autobusowych
- sieć komunikacyjna obejmuje ponad 3 tys. przystanków
- 419 wagonów tramwajowe
- 504 autobusy



bezpieczniejsza, bardziej komfortowa. Reklamodawcy zachowują się więc mniej lub bardziej świadomie, w sposób społecznie odpowiedzialny, dbając o kondycję finansową przewoźnika komunikacji miejskiej w Krakowie. I tu mamy do czynienia z efektem śnieżnej kuli: im więcej klientów skorzysta z reklamy w MPK, tym więcej skorzystają mieszkańcy (my wszyscy) na lepszej komunikacji miejskiej. A im komunikacja będzie lepsza, tym więcej będzie miała pasażerów; a im więcej pasażerów tym więcej osób oglądających reklamy a tym samym większa korzyść dla firm.

W dziale marketingu można wynająć powierzchnię autobusu, tramwaju pod reklamę. Można tę reklamę umieścić też wewnątrz: na oparciach siedzisk, w ramkach, w BUS TV. Reklama umieszczona na kilku pojazdach równocześnie jest odczytywana w tym samym czasie w różnych miejscach aglomeracji krakowskiej. Może też podróżować razem z pasażerami, których MPK przewozi ok. miliona dziennie.

Ileż to par oczu spojrzy na pojazd zanim do niego wsiądzie...

Ilu spacerowiczów zatrzyma wzrok na pojeździe, zanim przejdzie na drugą stronę ulicy...

Ilu kierowców zmierzy wzrokiem autobus, który akurat przed nim stoi...

MPK dysponuje znacznym potencjałem, dzięki, któremu zasięg reklamy może przeliczać nie tylko na ilość przewożonych pasażerów ale także na miliony przejechanych kilometrów.

Duży format reklamy pozwala wyróżnić się w tłumie. MPK oferuje nawet do 115 m kw. grafiki na pojeździe, porównywalnych do 115 największych plakatów reklamowych na słupach ogłoszeniowych oraz do 10 billboardów.

Jedna reklama na pojeździe w ciągu roku eksponowana jest przez ponad 5 000 godzin. Dzięki takiej aktywności, reklama przyczynia się do zwiększonego jej zapamiętywania.

Atutem reklamy niewątpliwie jest silne oddziaływanie na odbiorców poprzez wysokiej jakości grafikę o dużym formacie i nieskończonej liczbie kolorów.

Średni okres podróży wynosi 30 minut dziennie, w tym czasie pasażer co najmniej kilkakrotnie spogląda na reklamę w pojeździe

BUS TV to gwarancja wysokiej częstotliwości i powta-

roczna ekspozycja na najdroższym, ale też na najbardziej prestiżowym tramwaju, tj. na Bombardierze kosztuje tylko 2.250 zł netto w skali miesiąca

rzalności reklam –ponad 50 wyświetleń reklamy w ciągu dnia.

Moc przekazu reklamy w BUS TV porównywalna jest z reklamą telewizyjną, ale o znacznie niższych kosztach produkcji



O skuteczności reklamy (a o to przecież reklamodawcom chodzi) decyduje m.in. właściwy dobór formy reklamy i sposób jej zaprezentowania. MPK ma w ofercie różne nośniki reklamy, dzięki czemu i z różną intensywnością może trafiać do szerokiego grona potencjalnych Klientów: pasażerów, przechodniów i innych uczestników ruchu ulicznego

billboard czeka aż ktoś kto akurat koło niego przechodzi, spojrzy w jego kierunku

ulotka, wręczona na ulicy zwykle trafia od razu do kosza

reklama BUS TV nie przerywa oglądanego serialu, nie prowokuje by wyjść gdy trwa, by zaparzyć herbatę, nie atakuje dźwiękiem, a ponadto zabija nudę, podczas długiej podróży

ruchomy billboard wyjedzie naprzeciw, przejedzie obok, zatrzyma się przed reklamobiorcą

ulotka naklejona na oparciu, powieszona w ramce ma znacznie dłuższą trwałość – jest bardziej ekonomiczna



– będących mieszkańcami aglomeracji krakowskiej, równocześnie nie czyniąc tego w sposób nachalny.

Inne atuty mobilnej reklamy to:

- długi czas ekspozycji
- niski koszt dotarcia do odbiorców w porównaniu z innymi nośnikami reklamy;
- mobilność – reklama jest stale w ruchu;
- duża powierzchnia reklamowa – w porównaniu do innych dostępnych nośników reklamy;
- wysoki stopień postrzegania – reklama jest wyraźna, widoczna, zwracająca uwagę pieszych, kierowców i oczywiście pasażerów;
- atrakcyjność przekazu.

MPK zaufało wiele firm i przedsiębiorstw wybierając dogodną dla siebie formę reklamy: całopojazdową, modułową lub wewnętrzną, przeprowadzając tym samym kampanie promocyjne, wizerunkowe, sprzedażowe i informacyjne.

Do klientów tych należą między innymi:

Banki (Bank Pekao S.A, ING Bank Śląski, BGŻ, Alior Bank, BPH, BGŻ), Muzea w tym Zamek Królewski na Wawelu, Uczelnie: Uniwersytet Jagielloński, Politechnika Krakowska, Uniwersytet Ekonomiczny, Szkoły Językowe, Teatry, Galerie: Krakowska, Kazimierz, Zakopianka, Futura Park, Solway Park, Castorama, M1, K'witek, Tesco, Lewiatan, Real, sieć sklepów Jubilat, Salony Samochodowe, Firmy Deweloperskie, Lotos, Park Wodny, Grupa ATTIC, Biura Podróży, Instytucje Charytatywne, Uzdrowiska, itd.

Skuteczność i ekonomiczny sens korzystania z oferowanych przez MPK form reklam, potwierdzają setki klientów, którzy optymalizując budżety reklamowe wybierają właśnie reklamę na i w pojazdach komunikacji miejskiej. Na łamach Przewoźnika zamieszczamy tylko kilka wypowiedzi.

Pani Barbara Stefańczyk – specjalista ds. marketingu i administracji Grupy ATTIC potwierdza, że „ATTIC, Centrum Budowlane/PSB-PROFI stale szuka nowych form i narzędzi reklamowych, których celem jest dotarcie do no-

wych klientów na rynku lokalnym.” P. Stefańczyk przyznaje: „W tym roku – do działań w ramach ATL dołączyliśmy reklamę na autobusach miejskich MPK. Zauważyliśmy, że jest to coraz bardziej popularna forma reklamy, stosunkowo niedroga pozwalająca na dotarcie do szerokiej grupy odbiorców.” P. Stefańczyk dodaje też: „Już po pierwszych tygodniach „emisji” odebraliśmy pozytywne sygnały, zainteresowanie stałych i nowych Klientów, a co za tym idzie wzrost w sprzedaży co stanowi główny cel działań marketingowych każdej z firm.”

Pani Monika Nowińska – specjalista ds. marketingu i PR Parku Wodnego Krakowie, również rekomenduje pojazdy MPK jako doskonale nośniki reklamowe:

„Park Wodny w Krakowie od kilku lat współpracuje z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A w zakresie ekspozycji reklamy typu full back na autobusach MPK. To właśnie ten nośnik i to miejsce pod reklamę jest dla nas wyjątkowo atrakcyjne i, jak wiemy z doświadczenia oraz informacji zwrotnej docierającej do nas w czasie trwania danej kampanii i po jej zakończeniu, rzeczywiście skuteczne. Traktujemy zatem ten rodzaj reklamy jako wyjątkowo efektywny sposób budowania wizerunku Parku Wodnego w Krakowie, a także jeden z najskuteczniejszych środków komunikacji oraz reklamy w mieście i często wykorzystujemy go w naszych kampaniach outdoorowych.” P. Nowińska dodaje: „Mając do wyboru nośniki statyczne, np. billboardy, ekrany LED, zdecydowanie wolimy ekspozycję na nośnikach ruchomych, które naszym zdaniem znacznie bardziej zwracają uwagę, nie tylko użytkowników dróg.

Cenimy sobie współpracę z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym i od lat jesteśmy stałym klientem tej Firmy. Odpowiada nam rzetelność i kompleksowość obsługi i mimo możliwości ekspozycji reklam na pojazdach konkurencji, jak do tej pory oferta MPK wydaje się nam najatrakcyjniejsza.”

Muzeum MOC AK deklaruje, że co dziesiąty ich klient został pozyskany właśnie dzięki reklamie na tramwaju.

Aby sprostać oczekiwaniom rynku, Dział Marketingu oferuje kompleksową obsługę obejmującą udostępnienie





powierzchni reklamowej na wybranym typie pojazdu, sporządzenie projektu, naniesienie reklamy oraz jej usunięcie po wygaśnięciu umowy.

Doceniają to klienci. Pan Kozacki Grzegorz – Członek Zarządu i Dyrektor ds. administracyjnych Przedsiębiorstwa EL12 oraz pani Iwona Stefaniak – specjalista ds. marketingu w tej firmie, tak wyrażają na ten temat swoje zdanie: „Chcemy serdecznie podziękować za kilka lat wspierającej współpracy, za rzetelność wykonywanych prac. Niewątpliwie atutem firmy jest zaangażowanie przy przygotowywaniu projektu, pomoc techniczna i w konsekwencji perfekcyjność wykonania zlecenia łącznie z sesją zdjęciową. Wyrażając uznanie rekomendujemy firmę MPK S.A. w Krakowie jako rzetelnego i godnego zaufania partnera w reklamie zewnętrznej. Całemu zespołowi życzymy utrzymania wysokiego poziomu świadczonych usług oraz szeregu równie zadowolonych klientów.”

Zadowolenie klientów wynajmujących w MPK powierzchnie pod reklamy jest dla pracowników Działu Marketingu bardzo ważne, dlatego dokładamy wszelkich starań by było ono stałym elementem każdej prowadzonej kampanii. Z wieloma klientami współpracujemy nieprzerwanie od lat, wielu do nas wraca by za naszym pośrednictwem swo-

im klientom powiedzieć coś nowego. Na tym jednak nie poprzestajemy. Wciąż staramy się z naszą ofertą dotrzeć do tych, którzy jeszcze nie zdążyli poznać naszych możliwości. Zadanie nie jest łatwe, gdyż sytuacja ekonomiczna Polski nie pozostaje bez wpływu na rynek reklamy. Tym bardziej cieszy fakt, iż pomimo, że wiodące na rynku agencje reklamowe odnotowały znaczny spadek sprzedaży powierzchni reklamowych, co nie pozostaje bez wpływu na ilość wynajmowanych pojazdów pod reklamy w MPK, i pomimo, że nastąpił ogólny spadek sprzedaży na rynku reklamy tranzytowej w Polsce, a firmy komunikacyjne działające w największych miastach Polski w ostatnich latach odnotowują notoryczny spadek przychodów z tytułu reklam, MPK SA odnotowało wzrost przychodów z tego tytułu o ponad 30%.

Bardzo dziękujemy wszystkim, którzy do tego sukcesu się przyczynili: przede wszystkim naszym klientom-reklamodawcom, ale też klientom-pasażerom, którzy reklamę w pojazdach odczytują. Dziękujemy też innym użytkownikom dróg-kierowcom, przechodniom, turystom i wszystkim tym, którzy choć na chwilę swe oko na reklamie „zawieszają”. Tych, którzy jeszcze naszej oferty nie znają, serdecznie zapraszamy!

Małgorzata Rzycznik



CHIŃSKI AUTOBUS ELEKTRYCZNY NA TESTACH W KRAKOWIE



Autobus był testowany na liniach 109, 116, 124, 164 i 173

W piątek, 21 czerwca w siedzibie MPK SA został zaprezentowany autobus elektryczny, wyprodukowany przez chińską firmę BYD (Build Your Dreams).

Autobus na prezentację przyjechał z Warszawy. Dystans ponad 300 km pokonał bez konieczności doładowywania baterii. W Krakowie był testowany przez prawie dwa tygodnie na liniach 109, 116, 124, 164 i 173.

Elektryczny autobus BYD posiada szereg zalet służących zarówno środowisku, użytkownikom komunikacji publicznej jak i przewoźnikowi. Nie emituje spalin do środowiska i zapewnia komfortowe warunki podróżowania.

BYD K9 jest wyjątkowym pojazdem ponieważ był od początku konstruowany jako autobus elektryczny. Dlatego ma odpowiedni rozkład masy, a więc przede wszystkim ciężkich baterii, dzięki czemu posiada świetne właściwości jezdne. K9 ma też bardzo dobrze rozwinięty specjalny system odzyskiwania energii dzięki czemu doładowuje swoje akumulatory podczas zwalniania i hamowania.

BYD K9 ma zasięg przekraczający 300 km po jednym, pełnym cyklu ładowania. Dodatkowo, testy udowodniły, że



Największą zaletą autobusu jest brak emisji spalin



Autobus BYD może na jednym ładowaniu przejechać ponad 300 km

dystans ponad 250 km jest osiągalny także w ciężkich warunkach miejskich z włączoną nieustannie klimatyzacją. To rekordowo duży zasięg jak na autobus elektryczny. Czas ładowania uzależniony jest od stosowanej ładowarki. Testowany autobus ładuje się w zajezdni w zaledwie 3 godzin.

Warto jednak podkreślić, że w autobusie może jednocześnie podróżować jedynie 60 osób.

Elektryczne autobusy BYD służą w transporcie publicznym od 2011 roku. W Chinach użytkowanych jest ponad 400 elektrycznych autobusów, z czego w samym tylko Shenzhen jest ich aż 200. Łącznie w Chinach wszystkie BYD K9 przejechały prawie 17.000.000 km.



W środku jest miejsce dla 60 osób

Warto zauważyć, że to już trzeci test autobusu elektrycznego, który w tym roku prowadzi MPK SA. Służy to zbieraniu doświadczenia z eksploatacji tego typu pojazdów. MPK SA planuje w najbliższej przyszłości kupić 10 autobusów elektrycznych korzystając z unijnych funduszy. W tym celu do tzw. bazy projektów Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego został już złożony projekt zakupu autobusów elektrycznych.

Marek Gancarczyk

JAK POMALOWAĆ AUTOBUS I TRAMWAJ?



Obecny sposób malowania uwzględnia bryłę pojazdów

W ostatnim czasie temat kolorystyki pojazdów komunikacji miejskiej w Krakowie był wyraźnie często poruszany. Przyczyną było przyjęcie przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu nowego sposobu malowania tramwajów i autobusów. Na forach internetowych zawrzało a pomysł poddano krytyce.

Kolor oraz sposób malowania naszych tramwajów i autobusów ma tyle samo lat co historia komunikacji miejskiej w Krakowie. Nieprzerwanie od 140 lat systematycznie zmienia się i ewoluuje zależnie od kryteriów technicznych, uwarunkowań politycznych a także zwykłej mody. Barwnik farby naniesionej na metalowe ściany tramwajów przed laty był wyrazem buntu i jednym ze sposobów okazania odmiennego myślenia krakowian. To on okazywał odmienną kulturę naszego miasta, i brak przyzwolenia na centralne szufladkowanie nawet tak prozaicznej sfery naszego życia jak komunikacja.

Kolor tramwajów czy autobusów był i nadal jest trwałym wizerunkiem postrzegania Krakowa. Nam współczesnym, nie tylko mieszkańcom, trudno sobie wyobrazić to miasto bez niebieskiego koloru na pojazdach komunikacji, które przewożą setki tysięcy ludzi dziennie. Choć ta barwa może wydawać się nieistotnym szczegółem to zasadniczo wpłynęła na ikonosferę. Wielokrotne próby zmiany barwy kończyły się dla pomysłodawcy nieszczęśliwie i ostatecznie tramwaje znów malowano w charakterystyczne dla Krakowa kolory. No właśnie, jakie? Myliłby się każdy kto na tak postawione pytanie szybko odpowiedziałby: biały i niebieski.

Wprowadzone do ruchu w 1882 tramwaje konne zostały pomalowane w znane nam kolory związane z barwami miasta. Z dumą podkreślano, że mimo obcego ustroju i zwierzchnictwa monarchii, tramwaje „są lakierowane sza-

firowo białymi barwami miasta ozdobione dużymi herbami Krakowa i wyraźnymi opisami w języku polskim”. Ten skromny opis z ówczesnej gazety codziennej nie oddaje rzeczywistych kolorów, ale niezwykle pomocne są zachowane zdjęcia. Na ich podstawie można znacznie dokładniej określić to co nas interesuje. Podobne malowanie, choć w nieco zmienionym schemacie zastosowane zostało kilkanaście lat później gdy uruchamiano tramwaje elektryczne. Tu znacznie wyraźniej możemy zauważyć podkreślenia ozdobnych linii wyraźnie innym kolorem. Oprócz białej barwy linii okien na burtach naniesiono kolor niebieski w dwóch tonacjach: jasnej i ciemnej. Nieco odmiennie, ale przy wykorzystaniu tych samych barw pomalowane zostały wagony doczepne przebudowane z dotychczasowych wagonów konnych. Pozostawiono barwę białą w górnej części wagonu, ale burty boczne pomalowano ciemnym niebieskim kolorem a jasnoniebieski użyto na osłony pomostów (przód i tył wagonu). Dostarczone w 1912 roku tramwaje posiadały identyczny wzór malowania jak wagony wąskotorowe. Prawidłowy sposób malowania tramwajów oznaczonych serią SN1 możemy zobaczyć na zachowanym stuletnim wagonie nr 37 stacjonującym na co dzień w Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Dokładnych odcieni poszczególnych barw nie znamy, nie zostały opisane a zachowane fragmenty z uwagi na upływ czasu i narażenie na zmienne warunki atmosferyczne straciły swój pierwotny wygląd. Niemniej z zachowanych materiałów możemy wyczytać, że z uwagi na problemy z odpowiednią ilością środków finansowych czy problemami z utrzymaniem w dobrej kondycji wagonów upraszczano malowanie lub nawet zmieniano kolory. Tak stało się około 1920 roku z kolorystyką linii okien, na której zamiast białego zastosowano barwę kremową znacznie mniej narażoną na uwydatnienie zabrudzeń. Uruchomione w 1927 roku autobusy miały także barwy stosowane przez miejskiego przewoźnika.

Sposób malowania zmieniono w 1938 wraz z dostawą pierwszych zakupionych wagonów serii SN2 i PN2. Po raz pierwszy krakowskie wagony uzyskały dwubarwne malowanie: biała linia okien i ciemnoniebieskie, lecz nie granatowe burty ścian bocznych. Dodatkowo wprowadzono dla podkreślenia elementy w kolorze czarnym. Całość, wraz z nowoczesnym i sposobem oznakowania specjalnie zaprojektowaną czcionką stanowiło interesujące powiązanie charakterystyczne dla tego okresu.

Pierwszą, niezamierzoną, zmianę barw krakowskich tramwajów wprowadzono w 1942 roku. W czasie panującej okupacji sprowadzono do Krakowa 38 używanych tramwajów, z których zdecydowana większość była w kolorach kremowo-zielonych. Ograniczenia możliwości zakupu odpowiednich komponentów oraz większe potrzeby w innych dziedzinach sprawiły, że wagony po usunięciu znaków poprzednich użytkowników i przenumerowaniu

zostały wprowadzone do ruchu niemal z dnia na dzień. Jeszcze w tym samym roku zmieniło się prawo okupanta, które zobowiązywało podbite kraje do zastosowania jednolitego malowania wzorowanego na niemieckich rozwiązaniach. Od tej pory wszystkie tramwaje i autobusy mogły być wyłącznie jasno beżowe. W Krakowskich tramwajach przemalowywanie nie nastąpiło natychmiastowo z powodu podanych wcześniej trudności, ale tramwaje otrzymały nową kolorystykę pomostów i dolnej części ścian bocznych w starszych wagonach.

Przywracanie normalności w kolorystyce pojazdów komunikacji miejskiej po zakończeniu działań wojennych nie trwało zbyt długo. Już w 1948 roku polski minister komunikacji zarządził nowe malowanie. Od tej pory pojazdy kursujące na liniach miejskich miały być malowane w kolorach kremowo czerwonych, a pojazdy dalekobieżne – w zasadzie tylko autobusy – kremowo-niebieskie.

Jednak zarządzenie nie było przestrzegane przez Miejską Kolej Elektryczną w Krakowie. Nadal do miasta docierały nowo zakupione tramwaje pomalowane jeszcze w fabryce w miejskich barwach a odnawiane na miejscu pojazdy otrzymywały znaną nam dobrze malaturę. Dopiero interwencja z odpowiedniego szczebla sprawiła, że w Krakowie w marcu 1953 roku, pojawiły się czerwone tramwaje. Także i te fabrycznie nowe dostarczane były w jedynie słusznej barwie. O dziwo nie dotyczyło to autobusów, a przynajmniej ich części. Być może wynikało to z braku wpływu na zagranicznego producenta. Węgierskie Mavagi sprowadzane w tym samym czasie do Krakowa były żółto-czerwone a nawet zielono-zielone (pas okienny jasny, burty ciemne).

Ta narzucona kolorystyka nie była po myśli krakowskich tramwajarzy, którzy niechętnie zmieniali barwy swoich pojazdów. Zostało to dostrzeżone nawet przez władze miasta, które ostatecznie odstąpiły od czerwonej barwy tramwajów. W 1958 roku przywrócono im charakterystyczny kolor niebieski.

Sposobu malowania nie zmieniano przez dziesięciolecia. Dostarczane dwuosiove wagony typu N, przegubowe 102N czy nowoczesne stopiątki (eksploatowane do dziś) malowano w zasadzie identycznie: linia okien w kolorze kremowym, burty dolne w niebieskim (z krótkim okresem malowania dolnej części nowych wagonów w kolorze kremowym).

Ten przyjęty schemat malowania zaburzony został wraz z wprowadzeniem do eksploatacji wagonów T4 i B4 w 1989 roku. Typowe wówczas dla Norymbergi malowanie w kolorze beżowym z zielonymi dodatkami nieco rozjaśniło krakowskie ulice wnosząc coś nowego wśród tramwajów zarówno pod względem technicznym jak i kolorystycznym. Ale i te wagony z czasem przemalowano na niebiesko utrzymując dość długo zmodyfikowanych schemat nawiązujący do miasta pochodzenia tramwajów.

Autobusy, zgodnie z przyjętym w latach czterdziestych zarządzeniem malowane były nieustannie w kolorach kremowo czerwonych z odcieniem zależnym od dostawy.

W 1981 roku wraz z dostawami pierwszych Ikarusów 280 na ulicach miasta pojawiły się autobusy w charakterystycznym fabrycznym malowaniu białe czerowno białym. Z czasem uległo ono zmianie i dolna część autobusu malowana była na ciemno-czerwono lub nawet pomarańczowo. Pod koniec lat osiemdziesiątych ponownie przystąpiono w krakowskim MPK do zmiany kolorów jeżdżących autobusów. Podjęte udane próby sprawiły, że do Krakowa, jako pierwszego miasta w Polsce, dostarczono autobusy w kolorze innym niż czerwone. Ta barwa została zastąpiona jeszcze na taśmie produkcyjnej ciemno-niebieskim kolorem. I znów, jak przed laty, po Krakowie kursowały autobusy biało-niebieskie. Ten wyłom spowodował, że większość remontowanych i odmalowywanych w przedsiębiorstwie pojazdów otrzymywała nowe niebieskie barwy. Zakup w 1992 roku pierwszego w Polsce autobusu „zza zachodniej granicy” musiał robić wrażenie na pasażerach. Nie tylko nowoczesnością i świeżością ale także odmiennym sposobem malowania. Wraz z dostawcą ustalono nowe barwy. Autobus Man SG242 pomalowano w poziome pasy białe i niebieskie a w dolnej części nałożono pas czarny. Ten sposób malowania zaakceptowali mieszkańcy i po niewielkiej zmianie jeszcze tego samego roku dostarczone autobusy przegubowe Scania otrzymały nową malaturę przyjętą jako obowiązującą w MPK. Od tej pory niemal wszystkie autobusy nowe i remontowane otrzymywały charakterystyczny i dobrze znany dziś krakowianom schemat malowania składający z przeplatających się pasów biało-niebiesko-granatowych. Ostatni autobus w kolorze czerwonym zniknął z ulic miasta latem 1997 roku.

Kolejna zmiana sposobu malowania przy utrzymaniu dokładnie tych samych barw została wprowadzona w 2009 roku. Od tego momentu autobusy miejskiego przewoźnika czyli Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA malowane są białym pasem na dole wyprowadzonym łukami na narożniki pojazdu. Burty boczne są granatowe a pasek jasnoniebieski utrzymany został ponad linią okien. W opinii pasażerów tak pomalowane autobusy są dostojne i eleganckie, wyróżniają się na ulicach i są kolorystycznie związane z miastem dając gwarancję pewności i niezawodności. Nie można się temu dziwić, bo kolorystykę najnowszych autobusów opracowano w uzgodnieniu z wybitnymi plastykami. Podobnie postąpiono z nowo kupowanymi (od 1999 roku) tramwajami NGT6 i NGT8. W opracowaniu schematu malowania udział wzięli absolwenci szkół plastycznych. We wszystkich wspomnianych przypadkach w swej pracy pod uwagę wzięli nie tylko nasze barwy ale przede wszystkim kształt i wygląd pojazdu, jego linie podziału oraz montowane wymienne panele, okna i nadbudowy.

Przedstawiony w ostatnim czasie nowy schemat malowania tramwajów i autobusów jest niczym innym jak powrotem do lat minionych i sprowadza się do malowania od linijki bez względu na to jak prezentuje się w danym malowaniu pojazd. Czy takie rozwiązanie pozytywnie ocenią mieszkańcy Krakowa?

Jacek Kołodziej

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA PO RAZ 11. W KRAKOWIE



Zabytkowe tramwaje na KLM wyjechały po raz pierwszy 30 czerwca

Za nami pierwsze kursy linii muzealnej nr „0”. To już jedenasty rok regularnego kursowania zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej po Krakowie. Choć od ubiegłego roku niewiele się zmieniło, to jednak przygotowania do inauguracji i funkcjonowania linii zaczęły się na kilka miesięcy przed jej uruchomieniem.

Wprawne oko pasażera zapewne dostrzegło kilka zmian, w porównaniu do ubiegłorocznej formy linii „0”. Chyba najbardziej rzucającą się w oczy zmianą, są mundury, w jakie zostali wyposażeni konduktorzy Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Rola konduktorów w całym tym przedsięwzięciu jest niebagatelna, ponieważ przy tak intensywnym ruchu miejskim i pasażerach nieprzyzwyczajonych do wagonów reprezentujących standardy minionych lat (jak choćby ręcznie otwierane drzwi), konieczne jest zwrócenie



Zabytkowymi tramwajami podróżują całe rodziny

większej uwagi na bezpieczeństwo przejazdu, a co za tym idzie, „wyróżnienie” poprzez strój, osób za to bezpieczeństwo odpowiedzialnych.

Pierwszego dnia pasażerowie mieli okazję przejechać się przedwojennym składem wagonów tramwajowych SN2+PN2, wyprodukowanych w Sanoku. Mimo swojego wieku wagony nie sprawiły tego dnia żadnego problemu. Gnały przez miasto wydając całą masę charakterystycznych tylko dla siebie pisków, zgrzytów i innych, niemożliwych do usłyszenia nigdzie indziej dźwięków. Niestraszne im były krzywe tory do Kopca Wandy, po których jadąc można było poczuć się przez chwilę jak na starej łajbie, na pełnym morzu. Jest to doskonały przykład na to, że zwykła przejażdżka tramwajem może obfitować w moc atrakcji i niezapomnianych wrażeń.

Zanim jednak Krakowska Linia Muzealna rozpoczęła funkcjonowanie doszło do skromnego uczczenia pierwszego w tym roku kursu zabytkowych pojazdów na regularnej linii. Nie było fajerwerków, ani głośniejszej muzyki. Wagony wyjechały po prostu z hali Muzeum Inżynierii Miejskiej w asyście konduktorów, a następnie miała miejsce krótka prezentacja dotycząca Krakowskiej Linii Muzealnej numer „0”. Mowa była o pojazdach tego dnia kursujących, o historii komunikacji w ogóle, a także o tym, co w tym roku będzie się działo na linii „0”. Warto śledzić na bieżąco informacje pojawiające się w Internecie, bowiem na ten rok zostało przygotowanych kilka atrakcji.

Oprócz zabytkowych wagonów, tego dnia pasażerowie mieli również okazję, przejechać się zabytkowymi autobusami („Ogórkiem” krótkim i przegubowym oraz Ikarusem) kursującymi na linii B, jeżdżącej tylko tego dnia spod Cracovii do Kombinatów. Rozkłady zostały ułożone tak, by można było się przesiąść z tramwaju do autobusu, a nawet zrobić zdjęcie obu pojazdom.

Dające się od czasu do czasu słyszeć słowa zadowolenia pasażerów są tylko dowodem na to, że inicjatywa w postaci linii „0” ma sens i cieszy się powodzeniem. Możliwość przejazdu pojazdami tak bardzo odstającymi swoim wyglądem i komfortem jazdy od dzisiejszych realiów jest na pewno sporą atrakcją. Ich anachroniczne kształty i przyjęte rozwiązania techniczne, jak i zapach wykończonego drewnem wagonu sprawiają, że niejednej osobie zakręciła się łezka w oku przywołując dawne wspomnienia. Dla jednych będzie to tylko zwykły tramwaj, dla innych, z różnych względów będzie to „coś więcej”. Niezależnie od przyczyn i powodów, zapraszamy serdecznie wszystkich, do pozwalającej się cofnąć w czasie przejażdżki linią „0” w każdą niedzielę i święta do 22 września.

Więcej szczegółów związanych z funkcjonowaniem Krakowskiej Linii Muzealnej, jak i bieżące informacje o tym jakie pojazdy pojawią się danego dnia na linii oraz na którym kursie będzie przewodnik, można znaleźć na stronie www.muzealna.org oraz funpage’u MPK SA w Krakowie i funpage’u Krakowskiej Linii Muzealnej.

Tomasz Tuleja

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA

Zapraszamy do przejażdżki zabytkowym tramwajem.

Specjalna linia **0** kursuje w niedzielę i święto
od 30 czerwca do 22 września 2013 roku.


Odjazdy z Muzeum Inżynierii Miejskiej
do Cichego Kącika: 10:30, 14:00, 17:30
do Kopca Wandy: 11:50, 15:20

Zapraszamy również do podróży zabytkowymi autobusami.

Autobusy będą kursowały w dniach:
30 czerwca - linia **B**, 21 lipca - linia **A**,
15 sierpnia - linia **C**, 31 sierpnia - linia **E**

Obowiązuje normalna taryfa biletowa za przejazd komunikacją miejską w Krakowie

Więcej szczegółów:  www.muzealna.org

 facebook.com/muzealna



HYBRYDOWY AUTOBUS NA TESTACH W KRAKOWIE

Od 11 do 18 czerwca pasażerów w Krakowie woził autobus hybrydowy Volvo 7700 Hybrid. W swój pierwszy kurs wyjechał na linię nr 124, łączącą Wieczystą z rondem Grunwaldzkim. W kolejnych dniach autobus był testowany na linii nr 130 z Azorów do Dworca Głównego Zachód.

Decyzja o testowaniu autobusu hybrydowego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA jest efektem starań o przyjazny dla środowiska transport miejski w Krakowie. Autobus Hybrydowy Volvo zużywa o 39 proc. mniej paliwa od pojazdów wyposażonych w standardowe silniki. Mniej zużytego paliwa to jednocześnie mniej dwutlenku węgla w atmosferze oraz innych szkodliwych substancji, takich jak tlenek azotu, czy cząstki stałe.

Dzięki technologii hybrydowej autobus Volvo rusza z przystanków bezgłośnie, bez użycia silnika spalinowego. Także podczas postoju silnik spalinowy pozostaje ograniczony co zapewnia znaczne ograniczenie hałasu i zerową emisję spalin. Pasażerowie na pewno docenią także szerokie



drzwi uruchamiane elektrycznie, które łagodnie się zamykają i sprzyjają oszczędności paliwa. W autobusie funkcjonuje także system odzyskiwana i magazynowania energii, wyzwalanej podczas hamowania.

Autobus Volvo 7700 Hybrid ma długość 12 metrów i waży ok. 20 ton. Jednorazowo może się w nim zmieścić 91 pasażerów. Autobus jest wyposażony w klimatyzację.

Marek Gancarczyk

KLIMATYZACJA W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Mamy lato, temperatura rośnie, a pasażerowie komunikacji miejskiej, tradycyjnie już domagają się chłodzenia. Starając się sprostać tym wymaganiom Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie stopniowo unowocześnia tabor pod tym względem. Od kilku lat wszystkie nowe pojazdy wyposażone są w klimatyzację. Również w modernizowanych wagonach tramwajowych montowane są takie urządzenia.

MPK posiada obecnie prawie 200 autobusów i 52 tramwaje wyposażone w klimatyzację.

Według uzgodnionych z organizatorem komunikacji miejskiej zasad, klimatyzacja w pojazdach uruchamiana jest, gdy temperatura powietrza osiąga 25 stopni Celsjusza. Pod uwagę bierze się uśrednione pomiary w stacjach pogodowych zlokalizowanych na terenie Krakowa. Na tej podstawie dyspozytor Główny Dyspozytorni Ruchu MPK przesyła przez radiotelefon komunikat do prowadzących pojazdy o potrzebie włączenia chłodzenia.

To, że nie wszystkie pojazdy są klimatyzowane, a pasażerowie subiektywnie (czyli bardzo różnie) odczuwają temperatury, może powodować dylematy związane z otwieraniem okien. W celu uzyskania skuteczności działania chłodzenia, wszystkie okna muszą być zamknięte. Już samo otwieranie drzwi na przystankach zapewnia napływ gorącego powietrza i w znacznej mierze niweluje efekt chłodzenia. Otwieranie okien osłabia więc efektywność działania



O włączonej klimatyzacji informuje napis na monitorach

systemów chłodzenia, jednak często pasażerowie to robią, czy to z nieświadomości działania klimatyzacji czy też celowo, obawiając się, że im ona zaszkodzi. Odpowiednie komunikaty o włączonej klimatyzacji wyświetlane są na monitorach w tramwajach i autobusach oraz na wyświetlaczach wewnętrznych zlokalizowanych za kabiną prowadzącego.

Jak wyliczono, montaż klimatyzacji w autobusie podwyższa jego cenę o około 8 procent, a koszty eksploatacji autobusu wynikające z większego o nawet 25 proc. zużycia paliwa, czyszczenia instalacji klimatyzacyjnej, odgrzybiania itp. wzrastają o kilka tysięcy w skali roku, w zależności od okresu wykorzystywania klimatyzacji. W tramwajach zużycie energii elektrycznej, ze względu na cykl termodynamiczny przebiegający w urządzeniach do chłodzenia jest większe niż przy ogrzewaniu pojazdu.

Maria Naprawska

„NEVELO” – PIERWSZY TRAMWAJ Z NEWAGU



Nowosądecki tramwaj na linii nr 8

Od wtorku, 25 czerwca do końca września po ulicach Krakowa będzie kursował prototypowy tramwaj wyprodukowany przez firmę Newag SA z Nowego Sącza. Zaprojektowany i wykonany dzięki wsparciu finansowemu Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu IniTech, jest prototypem tramwaju nowej generacji.

Firma Newag konsekwentnie realizuje strategię rozwoju, z roku na rok, rozszerzając ofertę produktową firmy. Dywersyfikując działalność, w ramach projektu „Opracowanie tramwaju nowej generacji na potrzeby transportu miejskiego”, Newag wyprodukował pojazd, który wyróżniać mają niskie koszty eksploatacji przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego komfortu jazdy dla pasażera.

Nevelo, bo tak nazywa się pierwszy tramwaj Newagu to w całości nowa konstrukcja. Zastosowano w nim następujący układ zawieszenia – 2 człony skrajne, każdy z nich oparty na jednym wózku napędowym połączono przegu-

bowo z członem środkowym opartym na dwóch wózkach tocznych. Odpowiednie rozmieszczenie specjalnie skonstruowanych skrętnych wózków napędowych i tocznych



W kabinie motorniczego zastosowano panoramiczną szybę

prowadzi do zmniejszenia nacisku poszczególnych osi na tor, redukując zużywanie się szyn i kół. Rozwiązanie to obniża koszty eksploatacji pojazdu oraz utrzymania infrastruktury. Zastosowanie kół, z gumowymi, elastycznymi przekładkami i obręczą, zapewnia wysoki komfort jazdy oraz ogranicza poziom hałasu.

Nowoczesny układ napędowy z elektronicznie sterowanymi silnikami prądu przemiennego, daje możliwość zwrotu energii do sieci trakcyjnej, co ponownie pozwala na obniżenie kosztów eksploatacji. Pojazd jest przystosowany do wdrożenia układu gromadzenia energii opartego na superkondensatorach.

Nevelo to trójczłonowy, przegubowy, jednokierunkowy i w całości niskopodłogowy pojazd. Ma klimatyzowane wnętrza, systemy monitoringu i informacji pasażerskiej.

Jednorazowo może przewieźć do 235 osób w tym 60 na miejscach siedzących. Jest przystosowany do przewożenia osób niepełnosprawnych dzięki zastosowaniu elektrycznej rampy inwalidy. Posiada specjalne, drugie drzwi dla matki z dzieckiem.

Jest to pierwszy w Polsce, tramwaj w którym w kabinie motorniczego zastosowano zwiększając widoczność, panoramiczną szybę. Mieszkańcy Krakowa będą mogli ocenić, jak sądecki tramwaj sprawuje się w codziennym użytkowaniu. Pojazd udośćępniony nieodpłatnie krakowskiemu MPK, testowany będzie do 22 września.

Projekt współfinansowany jest ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w ramach przedsięwzięcia IniTech . Kwota dofinansowania to 4 924 000,00 PLN.

Urszula Makosz

Dane techniczne wagonu 126N:

Liczba członów	3
Masa własna tramwaju	42 500 kg
Dopuszczalna masa całkowita tramwaju	58 000 kg
Układ osi	Bo'+2'+2'+Bo'
Długość tramwaju	31620 mm
Szerokość tramwaju	2400 mm
Wysokość tramwaju	3690 mm
Szerokość przejścia międzyczłonowego	1400 mm
Najmniejsza szerokość przejścia	550 mm
Liczba miejsc siedzących stacjonarnych	60 (+4)
Liczba miejsc stojących (przy 0,2m ² /osobę)	175
Dopuszczalna liczba miejsc (siedzące stacjonarne plus stojące) przy 0,2 m ² /osobę	235
Kategoria konstrukcyjna, do której należy nadwozie tramwaju	P-V
Podłoga (udział niskiej podłogi)	100%
- wysokość podłogi w strefie wejścia	350 mm
-wysokość podłogi nad wózkami	480 mm
Nacisk poszczególnych osi na tor przy maksymalnym napełnieniu	Oś / Nacisk 1 / 77,4 kN 2 / 77,4 kN 3 / 68,5 kN 4 / 68,5 kN 5 / 65,9 kN 6 / 65,9 kN 7 / 70,9 kN 8 / 70,9 kN
Silnik trakcyjny	VEM
-liczba w tramwaju	4 szt.
-moc znamionowa	105 kW
Średnie przyspieszenie do 30 km/h bez obciążenia	1,2 m/s ²
Klimatyzacja	Thermoking
Układ hamulcowy	Hanning & Kahl Oerlinghausen
Drzwi wejściowe dla pasażerów	Ultimate
-typ	odskokowo-przesuwne
-liczba w tramwaju	5 + 2 jednoskrzydłowe
-szerokość efektywna drzwi	1300mm / 650 mm
Miejsca dla niepełnosprawnych	2

KONKURS NA NAJLEPSZEGO MOTORNICZEGO

W dniu 17 maja 2013 r. grupa motorniczych MPK Kraków na zaproszenie MPK Poznań wzięła udział w konkursie na „Najlepszego Motorniczego MPK”. Delegacja z krakowskiego MPK składa się z pięciu osób reprezentujących zajezdnie Nowa Huta i Podgórze, a byli to: Małgorzata Szczupak, Maria Wierzbanowska, Stanisław Bator, Piotr Czech i Mirosław Jaźwiec. W konkursie brały udział 3 drużyny gospodarzy (rozstrzygany był równocześnie poznański konkurs wewnętrzny) oraz drużyna MPK Wrocław.

Gospodarze przygotowali sprawdzian teoretyczny i praktyczny w obiekcie zajezdni Forteczna. Sprawdzian teoretyczny składał się z 30 pytań testowych, na którego rozwiązanie uczestnicy mieli 10 minut czasu. Pytania wyświetlane były na ekranie – nie było możliwości powtórnej prezentacji jego treści. Następnie zawodnicy przeszli do konkurencji praktycznych na placu manewrowym. Zadania postawione przed uczestnikami realizowane były składem 2 x 105N, a zawodnicy mieli do wykonania: przejazd pociągiem od linii startu do tyłu i zatrzymanie tak, aby ostatnie drzwi drugiego wagonu znajdowały się w wyznaczonej strefie; następnie jazda do przodu – dojazd do wyznaczonego miejsca i sprawdzenie celności uczestników za pomocą rzutów do tarczy lotkami ze stanowiska motorniczego i ostatni sprawdzian – dojazd do przeszkody. Największą trudność w konkurencji praktycznej sprawiło zadanie pierwsze – tylko dwoje uczestników na 25 startujących zdobyło w tej konkurencji punkty, w tym jeden maksymalną liczbę. Oczywiście konkurencje praktyczne również odbywały się na czas. Dodatkowym utrudnieniem były znajdujące się na półce w wagonie specjalnie przygotowane odważniki, które po bardziej dynamicznym ruszeniu lub hamowaniu spadały i tym samym zmniejszały ilość zdobytych punktów. Gospo-



Motorniczowie najpier musieli się uporać z testem...

darze przygotowali dodatkowe zadanie – niespodziankę dla drużyny. Zespół miał za zadanie przetoczyć w jak najkrótszym czasie na wyznaczonym odcinku zabytkowy wagon konny.

Generalnie na podium indywidualnie zameldowali się zawodnicy MPK Poznań (1 i 2 miejsce) i MPK Wrocław (3 miejsce). Drużynowo wygrała ekipa MPK Wrocław. Najlepszą motorniczą została zawodniczka MPK Wrocław.

Przypomnijmy, że MPK SA w Krakowie raz w roku organizuje szkolenie prowadzących w formie konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. Szkolenie to ma na celu sprawdzenie wiedzy, umiejętności prowadzących oraz wymianę doświadczeń. Wszystko ma służyć ciągłemu podnoszeniu kwalifikacji zawodowych oraz jakości świadczonych usług szczególnie w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Ostateczną ocenę weryfikującą zdobyte przez prowadzących umiejętności wystawia pasażer.

Krzysztof Utracki
fot. **Krzysztof Utracki**



... a następnie z konkurencjami praktycznymi na placu manewrowym

V FOTOGRAFICZNA MAJÓWKA Z SOLARISEM



Majówka w czerwcu? Razem udowodniliśmy, że nie ma rzeczy niemożliwych. Blisko 80 uczestników tegorocznej sesji fotograficznej Solarisa nadało imprezie miano rekordowej.

Kraków, w którym odbyła się tegoroczna Fotograficzna Majówka, okazał się nadzwyczaj gościnnym miastem. Jego mieszkańcy byli wyjątkowo zaintrygowani widokiem niemal 80 fotografów – to nasz dotychczasowy rekord frekwencji – w odblaskowych kamizelkach, „polujących” na najlepsze ujęcia. Zatrzymywali się, przyglądali, pytali co to za okazja.

Wśród uczestników imprezy przeważali rzecz jasna krakowiacy, ale nie zabrakło licznych reprezentantów Lublina, Poznania, Trójmiasta, Wałbrzycha, Warszawy czy Wrocławia. Wraz z nami bawiła się także – już po raz trzeci – grupa z czeskiej Ostrawy. Tegoroczna odsłona ustanowiła również rekord w kategorii najmłodszy uczestnik: wygrał Arek z Lublina, mający w dniu imprezy osiem miesięcy!

Zaplanowane trasy przejazdu obejmowały najbardziej charakterystyczne punkty stolicy Małopolski: Plac Jana Matejki, Barbakan, Błonia, Wawel oraz mosty na Wiśle. Wszędzie tam spotkać można było nietypowe – jak na Kraków – autobusy. W tym roku były to: Urbino 12 CNG oraz

Urbino 18 CNG dla czeskiego Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s., Urbino 18 dla serbskiego GSP Belgrad (ГСП Београда), Urbino 18 dla Azienda Mobilità e Trasporti, S.p.A. z Genui, prototypowe Urbino 18 z silnikiem Euro6, InterUrbino 12,8 należące do Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Kędzierzynie-Koźlu Sp. z o.o. oraz Urbino 18 Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Spotkanie zakończyło się tradycyjnym wspólnym zdjęciem na tle autobusów oraz gromkimi brawami dla kierowców, bez których pracy i zaangażowania nie byłoby Majówki. Nie zabrakło także rozmów o przyszłorocznej edycji, a w szczególności miejsca jej organizacji.

Wzorem poprzedniego roku został ogłoszony konkurs na najlepsze zdjęcie imprezy. Na zwycięzcę czeka bardzo atrakcyjna nagroda – kupon o wartości 2000,00 zł na sprzęt fotograficzny.

Wszystkim uczestnikom serdecznie dziękujemy za udział w spotkaniu, jak i stworzenie po raz kolejny wspaniałej atmosfery do wspólnej zabawy. Nie mniejsze podziękowania kierujemy do MPK Kraków oraz portalu Fotozajezdnia.pl za pomoc w organizacji Majówki.

Biuro Prasowe Solaris Bus&Couch SA

III-CI FESTIWAL CHÓRÓW MĘSKICH „KRAKOWSKA WIOSNA”

Stowarzyszenie Muzyczne Chór „Lutnia Krakowska” wraz z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie zorganizowało III-ci Festiwal Chórów Męskich „Krakowska wiosna” w dniach 24 – 26 maja 2013 r.

Celem imprezy było ożywienie działalności wielce zasłużonych krakowskich chórów męskich, z których 3 już ponad sto, a 2 prawie sto lat wzbogacają bogatą mozaikę kulturalną Krakowa. Konfrontacja aktualnie prezentowanego poziomu artystycznego i repertuaru zmobilizowała nas wszystkich, aby jak najkorzystniej zaprezentować się na tle rywali. To jak derby piłkarskie, gdzie się nie odpuszcza i trzeba się pokazać. Jest to również okazja do wymiany repertuaru, doświadczeń i wspólnego pośpiewania, również wspólnie ze słuchaczami Festiwalu.

Jest to także forma promocji Krakowa, Muzeum Inżynierii Miejskiej, jak również amatorskiej działalności kulturalnej jego mieszkańców.

W roku bieżącym termin festiwalu zbiegł się z organizowanymi przez Małopolski Instytut Kultury – XV Małopolskimi Dniami Dziedzictwa Kultury na „Krakowskim szlaku techniki”. Wzbogaciliśmy trasę zwiedzania występem chórów z piosenkami o tematyce dot. komunikacji retro z nutką nostalgii.

Organizację festiwalu wykonano własnymi siłami, w oparciu o bazę Muzeum Inżynierii Miejskiej przy stosunkowo niewielkim nakładzie kosztów. Właśnie możliwości finansowe naszego chóru ograniczały w festiwalu: ilość chórów, reklamę i ilość widzów.

Zaproszono imiennie kilkanaście chórów męskich polskich i zagranicznych. Rezygnacja z udziału naszych chó-

rów wynikała głównie z braków kadrowych i starzenia się składów. Absencja w jednym głosie już eliminuje zwłaszcza słabsze chóry.

Chóry zagraniczne miały głównie problemy finansowe. Organizatorzy mieli niewiele do zaoferowania, więc transport i pobyt goście pokrywali sami. Mamy kilka nieoficjalnych zgłoszeń na przyszły rok.

Uczestnicy festiwalu:

1. Krakowskie Towarzystwo Śpiewackie „Echo”
2. Chór Męski „Agricola” przy Uniwersytecie Rolniczym w Krakowie
3. Krakowski Chór Męski Uniwersytetu Papieskiego w Krakowie
4. Krakowski Chór Akademicki Uniwersytetu Jagiellońskiego
5. Stowarzyszenie Muzyczne Chór „Lutnia Krakowska”
6. Męski Chór „Gorol” Jabłonków (Czechy)

W festiwalu uczestniczyło łącznie ok.140 chórzystów.

Ponadto w finale utwory Jana Pasierba-Orlanda wykonał chór festiwalowy utworzony na tę okazję ze śpiewaków Chóru Polskiego Radia i Filharmonii Krakowskiej – 22 osoby oraz 14 pań z Psalmidii i Filharmonii. Ciekawym akcentem był udział 3-osobowej kapeli zespołu „Skalni”.

W 4-rech koncertach na widowni było łącznie ok.600 osób. Mając na względzie tylko 150 krzeseł w hali tramwajowej, jest to ilość zupełnie satysfakcjonująca.

Sceneria hali, w której odbywały się koncerty festiwalowe miała niezwykle klimat. Pomiedzy dwoma rzędami zabytkowych pojazdów tramwajowych ustawiono rzędy krzeseł na wolnych dwóch torach.

Ze względów praktycznych (bliskość) skorzystaliśmy z usług i gościnności restauracji „Stara zajezdnia”, której pomieszczenia stanowiły kiedyś całość zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca.

Festiwal spełnił swoje cele: przyczynił się do nawiązania bliższych stosunków pomiędzy chórmi i chórzystami. Był okazją do zaprezentowania się rodzinom i przyjaciołom lżejszym, bardziej rozrywkowym repertuarem. Mamy nadzieję, że przyczyni się również do wstąpienia nowych chórzystów do chórów, które uczestniczyły w festiwalu.

Zdzisław Oleniak
Prezes Chóru „Lutnia Krakowska”



NIESPODZIEWANE ROZSTRZYGNIĘCIE W PIŁKARSKIM TURNIEJU MPK



Już po raz szósty miłośnicy piłki nożnej, nie tylko z MPK, spotkali się, aby rozegrać turniej upamiętniający założyciela sekcji piłkarskiej w Zajezdni Tramwajowej Podgórze Piotra Pruchnickiego. Tym razem turniej piłki nożnej odbył się w sobotę, 27 kwietnia. Cieszy się on coraz większym zainteresowaniem, dlatego podobnie jak w roku poprzednim został rozegrany z udziałem aż 10 zespołów.

Drużyny w drodze losowania podzielono na dwie grupy A i B. Przy pięknej pogodzie i stale rosnącej liczbie kibiców w obu grupach jednocześnie rozpoczęły się zmagania zawodników.

W grupie A bardzo dobrze radziła sobie drużyna z Królówki, która przyjechała do Krakowa w okrojonym składzie, a także debiutująca w turnieju drużyna „Heban”. Po dwóch kolejkach trzy drużyny w tym także faworyt Wola Duchacka miały po 4 punkty i sprawa awansu do półfinału była cały czas otwarta. Niespodzianką była postawa drużyny z zajezdni autobusowej z Płaszowa – czołowej drużyny ligi MPK, która nie potrafiła wygrać swoim meczów. Gospodarz turnieju, drużyna Zajezdni Tramwajowej Podgórze jak zwykle walczyła bardzo głośno i ambitnie, ale tego dnia nie miała szczęścia. Jedynie w meczu z Płaszowem niespodziewane zwycięstwo motorniczych z Podgórze pozbawiło zawodników z Płaszowa szans na dobry wynik w turnieju, a drużynie Podgórze dało ogromną satysfakcję, że w tak mocnej grupie potrafiła zdobyć punkty. Sprawa awansu rozstrzygnęła się w ostatnich meczach, które zgodnie wygrały

Wola Duchacka i Królówka zajmując odpowiednio pierwsze i drugie miejsce w grupie.

W grupie B rywalizacja była bardziej wyrównana. Aż cztery zespoły do ostatnich meczów walczyły o dwie czołowe lokaty. Zdecydowanego faworyta czy też faworytów w tej grupie nie było, a jedyną drużyną wyraźnie słabszą od pozostałych był debiutant – Nadzór Ruchu. Mimo niepowodzeń piłkarze Nadzoru na każdy kolejny mecz wychodzili z uśmiechem na ustach i ambitnie walczyli o jak najlepszy wynik. Walka o prymat w grupie po każdym meczu miała innego faworyta i dopiero ostatnie trzy mecze wyłoniły półfinalistów. Dużą niespodzianką było wygranie grupy przez motorniczych z Zajezdni Nowa Huta. W historii turnieju jeszcze się nie zdarzyło, aby gracze z tej zajezdni awansowali do półfinału. Drugi półfinalista z tej grupy Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych dosłownie „rzutem na taśmę” wyprzedził zajezdni autobusową Bieńczyce i Stację Obsługi i Remontów wygrywając ostatnie mecze właśnie z tymi drużynami.

Po zakończonych rozgrywkach grupowych uczestnicy mieli chwilę wytchnienia na regenerację sił i uzupełnienie straconych kalorii. Przed decydującymi meczami organizatorzy oficjalnie powitali wszystkich uczestników, kibiców i zaproszonych gości m.in. Panią Teresę Pruchnicką – mamę zmarłego Piotra Pruchnickiego oraz prezesa MPK – Pana Juliana Pilszczka.

Obydwa mecze półfinałowe były bardzo wyrównane, emocjonujące i do końca trzymały w napięciu. Pierwszym finalistą została ekipa Królówka, która wygrała 1:0 z motorniczymi z Zajezdni Nowa Huta. Drugiego finalistę musiały wyłonić rzuty karne, ponieważ w regulaminowym czasie nikomu nie udało się zdobyć gola. Serię rzutów karnych wygrała drużyna Związkowców, która tym samym uzyskała awans do finału, a także przerwała pięcioletnią hegemonię zespołu Woli Duchackiej. Po raz pierwszy w historii turnieju w finale zabrakło drużyny z Woli.

W meczu o IX miejsce niepowodzenia grupowe powetowali sobie piłkarze Płaszowa gromiąc Nadzór Ruchu, a mecz o VII miejsce zacięty był jedynie do momentu strzelenia gola przez zawodników z Bieńczyce, którzy ostatecznie zwyciężyli.

Mecz o V miejsce pomiędzy Stacją Obsługi i Remontów a Hebanem do końca trzymał w napięciu. Obie drużyny bardzo poważnie potraktowały rywalizację, a minimalnie lepsi okazali się zawodnicy Stacji Obsługi i Remontów.

Trzecie miejsce w turnieju zajęła drużyna z Nowej Huty.

Finał był bardzo ciekawym meczem w którym było wszystko czego oczekują kibice. Sytuacje podbramkowe, dramaturgia, emocje rosnące z każdą minutą i zupełnie

niespodziewany rezultat. Zwyciężyła drużyna, która po raz pierwszy wyszła z grupy, a dokonała tego mając tylko jednego zawodnika w rezerwie.

W uroczystym zakończeniu VI edycji turnieju piłkarskiego im. Piotra Pruchnickiego nagrody dla zwycięzców wręczali Julian Pilszczek, Prezes MPK, a puchar przechodni im. Piotra Pruchnickiego jak co roku wręczała pani Teresa Pruchnicka.

Po raz pierwszy w historii turnieju organizatorzy wręczyli nagrodę Fair Play, którą w tym roku otrzymali zawodnicy Nadzoru Ruchu. Ich entuzjazm mimo niepowodzeń ujął wszystkich. Taka postawa i takie podejście do gry godne jest propagowania. Turniej przechodzi do historii jako ten, w którym doszło do nieoczekiwanych rozstrzygnięć i to dobrze wróży na przyszłość bo jak się okazuje nie zawsze faworyci muszą wygrać.

Janusz Więckowski

Klasyfikacja końcowa VI Turnieju Piłkarskiego Im. Piotra Pruchnickiego:

1	Królowka
2	NSZZ Kierowców i Motorniczych
3	Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
4	Stacja Obsługi i Remontów
5	Heban Kraków
6	Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
7	Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
8	Zajezdnia Autobusowa Płaszów
9	Nadzór Ruchu
10	Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka

STACJA OBSŁUGI I REMONTÓW NAJLEPSZA W LIDZE MPK

Po bardzo ciekawych i emocjonujących rozgrywkach Ligi MPK znamy już jej zwycięzców. Najlepszym zespołem została Stacja Obsługi i Remontów (TR), która zgromadziła 40 punktów. Swoim przeciwnikom strzeliła aż 92 bramki, tracąc zaledwie 21. Drugie miejsce, z 30 punktami zajęła drużyna z Płaszowa, w której występują kierowcy i mechanicy. Na ostatnim miejscu podium uplasowała się drużyna kierowców z Woli Duchackiej, ubiegłoroczny zwycięzca Ligi MPK. Warto podkreślić, że zgromadzili oni zaledwie jeden punkt mniej od wicelidera Ligi MPK – drużyny z Płaszowa.

Zwycięzcy Ligi MPK odebrali gratulacje i puchary, które podczas uroczystego zakończenia rozgrywek wręczył Mariusz Szalkowski, Dyrektor ds. Przewozów w MPK SA. Zostali też wtedy wyróżnieni najlepsi zawodnicy Ligi MPK. Najlepszym strzelcem został Jerzy Sarga występujący w drużynie Stacji Obsługi Remontów. Z kolei najlepszym

bramkarzem został wybrany Krzysztof Korpak, który bronił dostępu do bramki zajezdni autobusowej z Płaszowa.

Przypomnijmy, że w Lidze MPK bierze udział osiem zespołów. Wszyscy zawodnicy to pracownicy krakowskiego przewoźnika (wyjątkiem są kontrolerzy, którzy są pracownikami prywatnych firm świadczących usługi dla MPK). Liga MPK rozpoczęła rozgrywki w 2011 roku. W tym roku zakończyła się już jej druga edycja.

Marek Gancarczyk



W lidze MPK walczy osiem zespołów



Puchary dla zwycięzców wręczył Mariusz Szalkowski Dyrektor ds. Przewozów w MPK SA

Tabela Ligi MPK

1	Stacja Obsługi i Remontów	14	40	92 - 21
2	Zajezdnia Autobusowa Płaszów	14	30	44 - 20
3	Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka	14	29	82 - 27
4	Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce	14	20	46 - 47
5	Zajezdnia Tramwajowa Podgórze	14	15	32 - 40
6	Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka/Kontrolerzy	14	14	48 - 72
7	Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta	14	10	32 - 60
8	Nadzór Ruchu	14	4	15 - 112

REMONT PSB PRZY UL. PODWALE

Wszystkich pasażerów informujemy, że od poniedziałku, 8 lipca 2013 roku trwa remont Punktu Sprzedaży Biletów przy ulicy Podwale 3/5, który potrwa do 18 sierpnia 2013 roku. Prosimy w tym czasie korzystać z innych punktów sprzedaży biletów.

PSB w Krakowie:	
os. Centrum D bl.7	7:00 – 19:00
ul. Mogilska 15a	7:00 – 19:00
ul. Krowoderskich Zuchów 8a	7:00 – 19:00
ul. św. Wawrzyńca 13	8:00 – 16:00
ul. Powstańców Wielkopolskich 6	8:00 – 18:00

MG



DZIEŃ DZIECKA W CHABÓWCE

Z okazji „Dnia Dziecka” Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie zorganizował wycieczkę do Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce.

Dla uczestników oprócz zwiedzania skansenu, przygotowano atrakcyjny przejazd „pociągiem retro” na trasie Cha-



bówka – Mszana Dolna – Chabówka, a po powrocie cała grupa 115 osób, pracowników z rodzinami, uczestniczyła w rodzinnym grillowaniu.

Robert Nagraba

SZEROKI ZAKRES DZIAŁANIA KLUBU „HDK” PCK PRZY MPK SA W KRAKOWIE.

W I półroczu 2013r. Klub Honorowych Dawców Krwi zorganizował:

– dwie akcje oddawania krwi dla potrzeb pracowników MPK i ich rodzin, w pierwszej na początku kwietnia oddano 4 jednostki krwi, w drugiej na przełomie maja i czerwca 8 jednostek krwi,

– trzy trzydniowe kwesty w specjalnym tramwaju, dwie z nich w ramach działalności Oddziału Rejonowego PCK w Krakowie: 25-27 lutego na zakup paczek świątecznych dla podopiecznych PCK, 22-24 kwietnia na pomoc dla dzieci niedosłyszących, ponadto w dniach 7-9 maja jeździł „żonkilowy tramwaj” wspomagający Fundację Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”,

Ponadto członkowie Klubu zabezpieczali udział w pocztach sztandarowych MPK podczas tradycyjnych uroczystości: msza „Tramwajarska” u Ojców Redemptorystów (27.01.), procesja ku czci Św. Stanisława na Skalkę (12.05.), uroczystości Bożego Ciała (30.05.) i msza odpustowa u Ojców Redemptorystów (26.06.).

Zebrano też 14 osobową grupę chętnych do uczestnictwa w kursie ratownictwa medycznego, który odbędzie się po wakacjach.

Władysław Michalski

NISKOPODŁOGOWE LINIE ZAZNACZONE

W poniedziałek, 1 lipca Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu wprowadził wakacyjne rozkłady jazdy dla linii tramwajowych. Wraz z tymi zmianami na przystankach pojawiły się charakterystyczne rozkłady jazdy z piktogramem wózka dla niepełnosprawnych. Ma on za zadanie informować, że dana linia jest obsługiwana wyłącznie przez tramwaje niskopodłogowe. Warto podkreślić, że taki tabor kursuje na jedenastu krakowskich liniach tramwajowych. Są to linie nr: 2, 3, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 18, 20, 50.

MG



NOWY SEPARATOR UŁATWI PRZEJAZD TRAMWAJOM



Nowy fragment separatora pojawił się wzdłuż torowiska tramwajowego na wlocie ulicy Kalwaryjskiej do ronda Matecznego. Celem zmiany organizacji ruchu w tym miejscu jest poprawa płynności przejazdu tramwajów. Dotychczas bowiem, pojazdy korzystające z lewego pasa ruchu w godzinach szczytu bardzo często blokowały przejazd tramwajom i uniemożliwiały podjechanie na przystanek.

Przed separatorem wykonany został odcinek spychania pojazdów z torowiska na prawy pas ruchu. Bezpośrednio przed rondem zastosowano odcinek separatora wraz ze słupkami, które uniemożliwiają wjazd pojazdów na torowisko. Dodatkowo, na chodniku zamontowano słupki uniemożliwiające parkowanie pojazdów na odcinku, na którym znajduje się separator.

Michał Wojtaszek

PIELGRZYMI Z WĘGIER PODRÓŻOWALI KRAKOWSKIMI TRAMWAJAMI

Ponad 720 pielgrzymów z Węgier przewiozły w czwartek, 27 czerwca 2013 roku tramwaje krakowskiego MPK SA z Dworca Głównego do Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach. Pielgrzymi to pracownicy węgierskich kolei. Do Krakowa przyjechali pociągiem. Aby przewieźć ich do Łagiewnik potrzebne były aż cztery pociągi tramwajowe, które na pielgrzymów czekały na przystanku Dworzec Główny przy ul. Pawiej.



Przejazd tramwajów od Dworca Głównego do ronda Grunwaldzkiego był eskortowany przez policję. MPK SA zapewniło także pielgrzymom powrót z Sanktuarium do centrum miasta.

Trudno było nie zauważyć ich przejazdu. Każdy z czterech pociągów tramwajowych był udekorowany flagami Węgier i Polski. Podobnie był też oznakowany radiowóz MPK SA, który pilotował tramwaje.

Organizatorzy pielgrzymki byli zaskoczeni logistyką przygotowaną przez krakowskiego przewoźnika. Jeden z nich na sprawozdaniu z realizacji usługi napisał: „super organizacja”.

Marek Gancarczyk

STRAŻACY MPK ĆWICZYLI SWOJĄ SPRAWNOŚĆ

W piątek, 7 czerwca 2013 roku sześć drużyn Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie rywalizowało na boisku TS Tramwaj w zawodach sportowo-pożarniczych. Zespoły reprezentowały dwie stacje obsługi tramwajów, trzy stacje obsługi autobusów oraz Stacją Obsługi i Remontów.

Zawody miały na celu sprawdzenie posiadanego sprzętu oraz sprawności strażaków. Zwyciężyła w nich drużyna ze Stacji Obsługi i Remontów. II miejsce zajęli strażacy ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, zaś III miejsce zajęła drużyna strażaków ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Każda z drużyn rywalizowała w dwóch konkurencjach: sztafecie i tzw. bojówce. Najlepsza po raz drugi z rzędu została drużyna ze Stacji Obsługi i Remontów. Pierwsza konkurencja polegała na tym, że sześciu zawodników z każdej z drużyn musiało przebiec jak najszybciej wyznaczoną trasę, na której były ustawione przeszkody. Druga z konkurencji była trudniejsza. Wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez zawodników strażackich węży. Następnie zawodnicy z każdej drużyny musieli strumieniem wody strącić trzy puszki oraz obrócić specjalną tarczę.

Marek Gancarczyk





02.04.2013

O godz. 10:33 na przystanku Stradom podczas bójki jeden z uczestników został wepchnięty pod nadjeżdżający tramwaj linii 22. Poszkodowany został zabrany przez Pogotowie Ratunkowe. Zatrzymanie w ruchu trwało 66 minut.

19.04.2013

O godz. 17:25 wewnątrz tramwaju linii nr 1 grupa „Anarchistów” rozwieszała transparenty. Zostali zatrzymani przez wezwanych na miejsce funkcjonariuszy Policji. Zatrzymanie w ruchu trwało 11 minut.

07.05.2013

O godz. 17:12 na przystanku Bieńczycka dwóch mężczyzn i jedna kobieta rozpylili gaz w wagonie tramwaju linii nr 52. Poszkodowana została jedna z pasażerek, na miejsce wezwano Pogotowie Ratunkowe i Policję, tramwaj zjechał do zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie. Zatrzymanie w ruchu trwało 23 minuty.

11.05.2013

Godz. 18:34 na przystanku Borsucza nieznana osoba przechodząc rzuciła w tramwaj butelką rozbijając szybę czołową wagonu, która raniła motorniczego. Prowadzący opatrzony przez Pogotowie Ratunkowe udał się do domu. Zatrzymanie trwało 26 minut.

23.05.2013

Od około 11:00 do godzin wieczornych w związku z rajdem samochodowym „Gumball 3000” zablokowane zostały ulice: św. Wawrzyńca, Starowiślna, Krakowska, Westerplatte, Pawia, Lubicz, al.29 Listopada i al. Słowackiego. Autobusy i tramwaje kursujące tymi

ulicami zanotowały bardzo duże opóźnienia.

28.05.2013

O godz. 10:04 na ul. Dietla przed mostem Grunwaldzkim dwie piesze naszły na wagon tramwaju linii 11. Zostały zabrane do szpitala przez Pogotowie Ratunkowe. Po opatrzeniu piesze ukarane zostały mandatami karnymi przez funkcjonariuszy Policji. Zatrzymanie trwało 62 minuty.

06.06.2013

W godz. 17:03-17:36 pod Filharmonią odbywały się tradycyjne „harce” Lajkonika, w czasie trwającej zabawy tramwaje kierowane były trasą objazdową przez Dworzec Główny. Linie nr 1, 2, 6 były kierowane na końcówkę Cichy Kącik.

10-11.06.2013

W związku z burzami i obfitymi opadami deszczu zablokowany został przejazd przez zwalone drzewa bądź zalane jezdnie w wielu miejscach w mieście, jak również gminach ościennych. Problemy miały między innymi linie jeżdżące przez Wieliczkę, Skawinę oraz większość linii kursujących z Salwatora.

16.06.2013

Godz. 15:37 tragiczny w skutkach wypadek tramwaju linii 4 z samochodem Opel na węźle Stella-Sawickiego, prowadzący samochód kierowca obywatelstwa Węgierskiego wjechał „pod prąd” pod nadjeżdżający tramwaj i mimo prowadzonej akcji reanimacyjnej przez Pogotowie Ratunkowe nie udało się go uratować. Zatrzymanie trwało 142 minuty.

18.06.2013

Wybrzuszenie szyn:

12:46-13:18 - ul. Kościuszki, kierunek Jubilat

14:13-14:38 - ul. Zwierzyniecka, kierunek Salwator

14:35-15:06 - ul. Dunajewskiego, kierunek Teatr Bagatela

15:13-15:21 - ul. Dunajewskiego, kierunek Basztowa LOT

24-25.06.2013

I znowu w efekcie obfitych opadów deszczu zalane zostały między innymi: ul. Półłanki, Korzkiew, ul. Łowińskiego, al. Solidarności, Januszowice, Owczary, Wysiołek Luborzycki, ul. Majora i Łepkowskiego, Podwierzbie. Autobusy kursujące trasami objazdowymi notowały spore opóźnienia.

25.06.2013

O godz. 18:20 na ul. Kapelanka w kierunku Borku Fałęckiego doszło do potrącenia mężczyzny lat 25 (słuchawki na uszach, kaptur bluzy na głowie) przez tramwaj linii 22. Poszkodowany zabrany przez Pogotowie Ratunkowe do Szpitala. Dodatkowo okazało się, że poszkodowany był poszukiwany przez Policję

27.06.2013

W godz. 15:03-15:16 zamknięty dla ruchu tramwajowego został tunel Krakowskiego Szybkiego Tramwaju w związku z akcją reanimacyjną prowadzoną przez Pogotowie Ratunkowe. Tramwaje linii nr 5, 50, 71 zostały skierowane na trasy objazdowe.

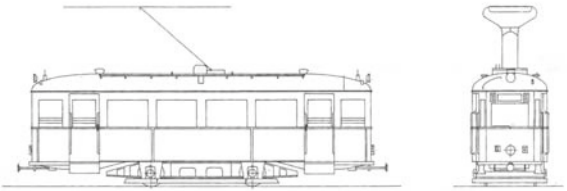
**Piotr Kula
fot. Krystian Suder**



SN2 (PN2) *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

W 1936 roku zarząd Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej zdecydował się na zakup nowych wagonów tramwajowych w Zjednoczonej Fabryce Wagonów i Maszyn Zieleniewski, Fitzer, Gamper w Sanoku. Zamówienie opiewało na 18 wagonów silnikowych i 10 wagonów doczepnych podobnej konstrukcji. Pierwsze pięć wagonów doczepnych PN2 jakie przyjechały do Krakowa wprowadzono do normalnego ruchu 22 grudnia 1938 roku wraz z oddaniem do ruchu nowego odcinka linii tramwajowej na ul. Wielickiej i Wadowickiej. Ze względu na trudności związane z dostawą wyposażenia elektrycznego z austriackiej firmy Elin dostawa i odbiór wagonów silnikowych nastąpił dopiero w następnym roku. 28 lutego 1939 roku nastąpiło uroczyste odebranie i poświęcenie wagonów w nowo wybudowanej remizie przy ul. Rzemieślniczej. Ostatni wagon oddano do ruchu w maju 1939 r. Wagony, na ówczesne czasy były nowoczesne a ich wygląd zewnętrzny i wyposażenie było typowe dla tego okresu. Pudło stalowej konstrukcji z elementami drewnianymi, za pośrednictwem resorów piórowych oparte było na dwuosiowym ramowym wózku. Pomiędzy wózkiem a zestawem kołowym zostało wprowadzone dodatkowe usprężynowanie. Wszystkie wagony wyposażono w łożyska toczne produkcji SKF. Tramwaje posiadały dwa wolnoobrotowe silniki elektryczne o mocy 44 kW każdy a napęd przekazywany był na zestaw kołowy za pośrednictwem przekładni zębatej. Odbiór prądu odbywał się za pomocą odbieraka pałkowego typu Lira, który w latach powojennych zastąpiony został pantografem nożycowym. Wagon posiadał jeden przedział pasażerski oddzielony od pomostów ściankami. Wyłożone drewnianymi listwami ławki, mieszczące 24 pasażerów, zamontowane były po obu stronach przedziału w układzie mieszanym. Po raz pierwszy w krakowskich wagonach zamontowano ogrzewanie wagonów składające się z czterech grzejników elektrycznych. Tylko po dwa okna wewnętrzne, z obu stron, były otwierane za pomocą przekładni zębatej, do której odpowiednią korbkę posiadał tylko motorowy. Nowością w krakowskich tramwajach było także umieszczenie materiałowej przesuwanej za pomocą mechanizmu tablicy kierunkowej wewnątrz wagonu nad oknem czołowym. Jeden z dostarczonych wagonów SN2 o numerze 87 został wyposażony, w celach doświadczalnych, w elastyczne koła szwedzkiego systemu S.A.B., które wykonane zostały przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. Nieskomplikowana budowa, stosunkowo ubogie wyposażenie i funkcjonalność wagonów sanockich sprawiła, że wagony były długo eksploatowane bez w zasadzie większych zmian w budowie i wyposażeniu. Wagony SN2 i PN2 (popularnie zwane sanokami) prowadziły swą służbę do lat siedemdziesiątych. Przyczepy wycofano do czerwca 1975 roku a ostatnie przedwojenne wagony z ulic Krakowa z ruchu miejskiego wycofano wiosną 1976 roku.

Odbudowy wagonu SN2-87 podjęto się już w połowie lat 80-tych XX wieku, ale prace zakończono w maju 1991 oddając do ruchu pierwszy elektryczny krakowski wagon historyczny, który turystom i mieszkańcom służy prowadząc od czasu do czasu dwie zachowane przyczepy PN2 (nr 524 i 530)



Dane techniczne:

Producent: Zieleniewski, Fitzer, Gamper

Lata budowy: 1938 - 1939

Silniki: Elin - 2x44kW

Długość: 10.900 mm

Szerokość: 2.200 mm

Masa: 11.000 kg

Miejsc siedzących: 24

Miejsc stojących: 34

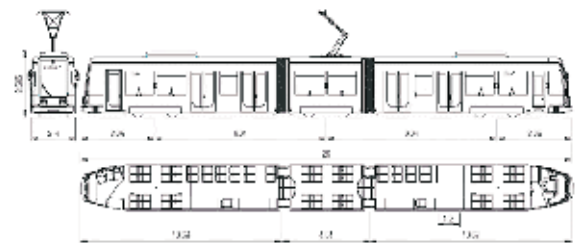


NGT6 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

Trzyczłonowy wagon typu NGT6 z częścią niskopodłogową wynoszącą około 65% został zaprojektowany do eksploatacji w sieci tramwajowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Koncepcja pojazdu jest w pełni zgodna z polskimi przepisami dotyczącymi budowy i eksploatacji tramwajów. Prezentowany wagon zaprojektowany został jako pojazd jednokierunkowy, konstrukcyjnie jest także przygotowany do wykonania jako pojazd dwukierunkowy. Wagon NGT6 jest przystosowany do łączenia w pociąg. 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. Dachowe urządzenia wentylacyjne, które zainstalowane są w przedniej jak i tylnej części wagonu wraz z urządzeniami grzewczymi akumulacyjnymi pod siedzeniami i urządzeniem grzewczym stanowiska motorniczego. Dwa wózki napędowe pod członami końcowymi są wyposażone w indywidualny, poprzeczny napęd osi zapewniający całkowite odsprężynowanie silnika i przekładni oraz asynchroniczne silniki prądu trójfazowego. W strefie niskopodłogowej można było zrezygnować ze stopni i pochylni ponieważ wózek toczny w części środkowej otrzymał koła luźne, zamocowane na wykorbionej osi. Wszystkie koła mają jednakową średnicę wynoszącą 590 mm. Do mechanicznego wyposażenia hamulcowego należą: hamulce akumulatorowe (hydrauliczne) sprężynowe w wózkach napędowych oraz analogowe pasywne hamulce akumulatorowe sprężynowe z regulacją siły hamowania w zależności od obciążenia, jak również z elektronicznym zabezpieczeniem przed poślizgiem w wózkach tocznych. Każdy mechanizm jezdny posiada dwa hamulce szynowe elektromagnetyczne.

Wagony I serii zmontowane w 1999 i 2000 roku posiadają 4 drzwi, natomiast wagony II serii z 2003 roku posiadają 5 drzwi. III seria wyprodukowana w 2007 i 2008 roku charakteryzuje się inną stylistyką przodu i tyłu, co widać na fotografiach. Stylistyka wagonów krakowskich I i II serii przypomina wagony Bombardiera z Essen, lecz tamte mają dłuższy środkowy człon. Stylistyka przodu i tyłu wagonów krakowskich III serii przypomina nieco wagony Bombardiera City Runner kursujące między innymi w Grazu, Linzu, Genewie, jednak tamte wagony są zupełnie innej konstrukcji. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie eksploatuje obecnie 14 wagonów serii I, 12 wagonów serii II oraz 24 wagony serii III.

Prezentacja wagonu odbyła się w dniu 16 grudnia 1999 roku, natomiast eksploatację rozpoczęto 1 stycznia 2000 roku.



Dane techniczne:

Producent: Bombardier Transportation

Lata budowy: 1999 - 2008

Silniki: Škoda MLU3443K/4 - 4x125kW



Długość: 26.000 mm

Szerokość: 2.400 mm

Masa: 30.000 kg

Miejsc siedzących: (I / II-III seria) 76 / 78

Miejsc stojących: 106 / 111

  **SN2 (PN2)** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



  **NGT6** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

