

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (50) 2013
październik – grudzień



Zbierz kolekcję krakowskich tramwajów
w tym numerze czwarta karta
W środku mapa komunikacji
miejskiej w Krakowie

Prezydent Miasta Krakowa
o komunikacji i „Przewoźniku
Krakowskim”

Jubileuszowe 50. wydanie
„Przewoźnika Krakowskiego”
– zobacz jak zmieniło
się pismo, przeczytaj jak
zmieniała się komunikacja



*Zdrowych, wesółych i pogodnych
Świąt Bożego Narodzenia.*

*Niech będą one okazją do zadumy,
ale i radości z rodzinnego spotkania.*

*Niech przyniosą wytchnienie
od codziennych zmagień i trosk.*

*Oby magia Bożego Narodzenia
przetrwała w nas jak najdłużej!*

Życzy

Zarząd MPK SA w Krakowie

i redakcja "Przewoźnika Krakowskiego"



PIĘĆDZIESIĄTY NUMER „PRZEWOŹNIKA KRAKOWSKIEGO”

Biuletyn informacyjny „Przewoźnik Krakowski” ukazuje się właśnie po raz pięćdziesiąty. Jest więc okazja do pewnych refleksji i podsumowania dotychczasowych wydań.

„Przewoźnik Krakowski” nie jest pierwszym tego typu pismem wydawanym przez MPK SA. Poprzedziły go „Nowe tory” i „Sygnały MPK”.

Celem powołania „Przewoźnika Krakowskiego” było to, że będzie on zawierał informacje dotyczące funkcjonowania firmy oraz wszystkich wdrażanych w niej innowacji. Miał ukazywać jej rozwój, a jednocześnie przedstawiać pracowników. Mimo że odpowiedzialność za kolejne wydania przypisano zespołowi redakcyjnemu, to jednak współtworzyć go miały chętne do współpracy osoby zatrudnione w MPK SA. „Przewoźnik” z założenia miał być jednym z głównych kanałów informacyjnych i trafiać nie tylko do pracowników, ale także do pasażerów komunikacji miejskiej.

Od pierwszych wydań było wiadomo, że taka formuła przekazywania informacji jest bardzo potrzebna. Mimo iż początkowo gazeta składała się z zaledwie kilku stron, a pierwsze wydania nie były najwyższej jakości, „Przewoźnik Krakowski” szybko wpisał się na stałe w działalność naszej firmy. Tematy, którymi na co dzień się zajmujemy są często dla nas oczywiste i wydają się być mało zajmujące, aby je zamieszczać w biuletynie, ale dla innych są źródłem wielu ciekawych informacji o funkcjonowaniu firmy. Dzięki artykułom, często napisanym przez samych pracowników, mogą się oni dowiedzieć, co nowego dzieje się w MPK SA, poznać pracę różnych grup pracowników oraz ich pasje.

Dlatego w imieniu zespołu redakcyjnego dziękuję wszystkim pracownikom za współredagowanie „Przewoźnika Krakowskiego”. Mam nadzieję, że w kolejnych latach jego istnienia wszyscy czytelnicy z wielkim zainteresowaniem będą oczekiwali jego wydań. O tym, że ma on wierno grono swoich czytelników nie tylko w przedsiębiorstwie, ale również poza nim, świadczy szybkość, z jaką rozchodzą się poszczególne jego numery.

Anna Robak

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego SA w Krakowie

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

Fot. na okładce: Specjalny, świąteczny tramwaj MPK SA na ulicy
Basztowej

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA 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:

Prezydent Krakowa docenia informacje, które publikuje „Przewoźnik Krakowski”

Marek Gancarczyk.....6

Tak się zmienialiśmy dla Was

.....8

Jak MPK SA poszukiwało alternatywnych paliw

Anna Robak.....9

Przez ostatnie 14 lat zmieniał się nie tylko „Przewoźnik Krakowski” – zmieniał się także tabor

Tomasz Czauderna.....10

Krakowskie przystanki – Nowe wiaty, oświetlone rozkłady

Jacek Rudek, Grzegorz Dyrkacz..... 12

KRAKÓW I DREZNO – TŁO PORÓWNAWCZE PUBLICZNEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Marcin Gałań.....14

Mikołaj rozdawał prezenty w tramwajach

Marek Gancarczyk, Małgorzata Rzychniak.....18

MPK SA po raz 13 Fair Play

Katarzyna Sadowska..... 20

Nowoczesne automaty KKM już w Krakowie

Marek Gancarczyk.....21

Trudna praca w sekcji kontroli biletów

Migas Marta..... 22

Kraków 25 lat temu pożegnał N-kę

Jacek Kołodziej, Marek Gancarczyk..... 23

Zajezdni w Płaszowie minęło 30 lat

Bogusław Pozlutko..... 24

Wystawa makiet kolejowych

Szymon Pado..... 26

„Naturalny gaz. Nowa historia alternatywnej gazyfikacji” – konferencja w Czelabińsku

Ryszard Wróbel..... 27

Pierwszeństwo pojazdów szynowych

Stefan Szczypuła..... 28

Najkorzystniejszą ofertę na dostawę nowych tramwajów przysłała bydgoska PESA

Stanisław Jurga.....31

Reklama w MPK Kraków – jaka i dlaczego?

Jerzy Maszewski..... 32

Spotkanie honorowych dawców krwi w MPK SA

Władysław Michalski..... 33

Komunikacja 1 listopada

Adrian Obuchowicz..... 34

Kalendarium

Michał Wójtowicz..... 35

MPK SA docenia pracowników z najdłuższym stażem

Katarzyna Sadowska..... 36

Rozmaitości

Marek Gancarczyk, Janusz Więckowski, Krzysztof Gądek,
Piotr Hamarnik, Władysław Żmuda..... 42



6



18



23



28

Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie? sprawdź na Facebooku



informacje o utrudnieniach
komunikaty
zdjęcia
konkursy 744



z telefonu
<https://m.facebook.com/mpkkrakow>



z komputera
<https://facebook.com/mpkkrakow>



17000

PREZYDENT KRAKOWA DOCENIA INFORMACJE, KTÓRE PUBLIKUJE „PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI”

O piśmie wydawanym przez MPK SA i komunikacji rozmawiamy z prof. Jackiem Majchrowskim, Prezydentem Miasta Krakowa

Marek Gancarczyk: W tym roku ukaże się 50. numer „Przewoźnika Krakowskiego”, który wydaje MPK SA. Zna Pan to pismo?

Jacek Majchrowski: Tak, nawet czytałem kilka artykułów.

MG: W takim razie wie Pan, że w „Przewoźniku” piszemy przede wszystkim o komunikacji, która także dla Pana zawsze była i jest bardzo ważna. Jest Pan zadowolony z obecnego stanu tej komunikacji?

JM: Tak, jestem zadowolony. Jakość krakowskiej komunikacji potwierdzają rankingi, według których jest to jedna z najlepszych komunikacji w Polsce. Zresztą kładziemy bardzo duży nacisk na rozwój komunikacji zbiorowej. Oprócz rankingów dla mnie ważne są także opinie pasażerów. Wydaje mi się, że z komunikacji miejskiej krakowianie mogą być zadowoleni. Systematycznie przybywa nowoczesnych tramwajów i autobusów. Niskopodłogowe tramwaje stanowią dzisiaj już prawie 50 proc. całego taboru. Pojawiają się nowe linie tramwajowe i buspasy. To są inwestycje, które mają cały czas polepszać komunikację. Mówię to wszystko także jako pasażer komunikacji, który czasem korzysta z tramwajów.

MG: Podejmując decyzje dotyczące komunikacji, często powołuje się Pan na opinie pasażerów, którzy z Panem rozmawiają. Kto Panu przekazuje te informacje?

JM: Cała moja rodzina jeździ komunikacją miejską. Głównie żona, która dzieli

się ze mną swoimi spostrzeżeniami dotyczącymi komunikacji: jak wygląda remaszrutyzacja, jakie są napełnienia na niektórych liniach... Tak więc informacje mam z pierwszej ręki. Ale takie wiadomości trafiają do mnie nie tylko do żony. Także od wielu osób, których nie znam. Bardzo często to wygląda to w ten sposób, że ludzie którzy do mnie przychodzą z różnych okazji dzielą się swoimi wrażeniami i sugerują, że to lub tamto trzeba byłoby zmienić. Wiem np., że w tej chwili po powrocie „ósemki” na dawną trasę do Bronowic



Prezydent Jacek Majchrowski w rozmowie dla „Przewoźnika Krakowskiego” podkreślał, że bardzo zależy mu na zakupie nowych tramwajów

Małych jest ona przepelniona. Dlatego wszyscy podkreślają, że na tej linii powinny jeździć dłuższe wagony.

MG: Skoro rozmawiamy o tramwajach, to chciałbym Panu przypomnieć, że ważą się losy przetargu na zakup 36 nowych tramwajów, które chce kupić MPK. Wszystko zależy od przyznania na ten cel środków z Unii Europejskiej. Widzi Pan szansę na zdobycie tych pieniędzy?

JM: Podczas ostatniego spotkania z wicepremier Elżbietą Bieńkowską poruszałem temat najbliższych planów inwestycyjnych Krakowa związanych z transportem zbiorowym. Zależy mi, aby jeszcze w tej perspektywie finansowej dotację unijną uzyskał projekt związany z modernizacją krakowskich torowisk oraz właśnie zakup 36 niskopodłogowych tramwajów. Zadania są przygotowane, dlatego liczę na pozytywną decyzję ministerstwa rozwoju regionalnego w tej sprawie.

MG: Krakowem rządzi Pan prawie tak długo jak wydawany jest „Przewoźnik”. W tym czasie pisaliśmy o wielu inwestycjach komunikacyjnych. Z której jest Pan najbardziej zadowolony?

JM: Jestem bardzo zadowolony przede wszystkim z dwóch nowych linii tramwajowych, do Ruczaju i do Małego Płaszowa. To zresztą nie są tylko linie tramwajowe. Są tam przecież nowe drogi. Te rejon miasta, do tej pory traktowane trochę po macoszemu uzyskały więc naprawdę dobre połączenia. A już będę absolutnie szczęśliwy, kiedy się okaże, że wybudujemy linię tramwajową do Górki Narodowej.

MG: A czy podjął Pan jakąś decyzję związaną z komunikacją, której Pan żałuje?

JM: Nie, chyba nie ma takiej decyzji. Natomiast mam świadomość, że wszystkie decyzje, które się podejmuje w odniesieniu do komunikacji są kontrowersyjne. Nigdy się nikogo w pełni nie zadowoli. Zawsze będzie jedna grupa, która będzie szczęśliwa z danego rozwiązania i grupa, która

przeciwko temu protestuje. W dodatku prasa, oprócz „Przewoźnika Krakowskiego” specjalizuje się w pokazywaniu wyłącznie tych, którzy są niezadowoleni.

MG: Planuje Pan kolejne inwestycje komunikacyjne. Wspomniał Pan o budowie linii tramwajowej do Górki Narodowej. Proszę mi odpowiedzieć, o czym warto będzie napisać w „Przewoźniku” w 2014 roku?

JM: Mam nadzieję, że w przyszłym roku uzyskamy wszystkie decyzje i pozwolenia, które umożliwią budowę linii do Górki Narodowej. Na pewno warto też będzie obserwować postęp prac przy budowie połączenia torowiska z ul. Wielickiej do ul. Lipskiej. W 2014 roku powinny tam stanąć filary, które utworzą długą na prawie pół kilometra estakadę.

MG: W 2016 roku w Krakowie odbędą się Światowe Dni Młodzieży. Myślę, że już teraz należy myśleć o pewnych przygotowaniach. Komunikacja będzie wtedy na pewno jedną z najważniejszych spraw. Czy już powstaje jakiś plan związany z przemieszczaniem się setek tysięcy młodych ludzi w Krakowie?

JM: W tej chwili jeszcze nie. Są takie tematy, o których dopiero zaczynamy rozmawiać. Organizację ŚDM koordynuje bp Damian Muskus. Na pewno będą potrzebne doraźne rozwiązania logistyczne dotyczące przewożenia ludzi. Ale to będzie można zrobić dopiero wtedy, gdy będziemy mieć jasność, jaki dokładnie przebieg będą miały Światowe Dni Młodzieży. Strona kościelna będzie nas o tym informować.

MG: Zbliża się koniec roku, więc jednym z ważniejszych tematów jest budżet miasta. Gdyby w tym budżecie znalazł się dodatkowy miliard, który mógłby Pan wydać, na co przeznaczyłby Pan te pieniądze?

JM: Hmm. Wie pan, chyba przede wszystkim na drogi i torowiska. Na poprawę ich stanu. Kiedyś wyliczono, że potrzeba 600-700 mln, żeby gruntownie wyremontować wszystkie drogi. Z reguły zapominamy, że były one budowane ileś lat temu, kiedy były zupełnie inne obciążenia i nie było takiego ruchu samochodowego jak obecnie. Po drugie najcięższymi samochodami były wtedy pojazdy marki Star 60. W tej chwili po krakowskich drogach jeżdżą kilkudziesięciotonowe tiry.

MG: Oczywiście życzę Panu tego dodatkowego miliarda. A czego Pan chciałby życzyć „Przewoźnikowi Krakowskiemu”?

JM: Tego typu gazety, mimo że specjalistyczne, więc siłą rzeczy niszowe, są bardzo potrzebne, zwłaszcza tym, którzy pracują w dziedzinie przewozów i na co dzień się tym zajmują. Życzę więc kolejnych wielu jubileuszy i samych dobrych informacji dla miłośników komunikacji.

Rozmawiał Marek Gancarczyk
Fot. Paweł Krawczyk

TAK SIĘ ZMIENIALIŚMY DLA WAS



Pierwszy numer „Przewoźnika Krakowskiego” liczył 8 stron i miał format A3



W 2005 roku „Przewoźnik Krakowski” zaczyna być wydawany w obecnym formacie



W 2010 roku „Przewoźnik Krakowski” zmienia wygląd okładki. Nie jest już zszywany, tylko klejony



W 2004 roku zmienił się wygląd gazety, ale nadal była wydawana w formacie A3



2013 rok. Okładki „Przewoźnika Krakowskiego” pokazują komunikację z ciekawej perspektywy

JAK MPK SA POSZUKIWAŁO ALTERNATYWNYCH PALIW

Co jakiś czas w prasie ukazują się artykuły mówiące o wdrażaniu nowatorskich rozwiązań w zakresie alternatywnych paliw stosowanych przez przedsiębiorstwa komunikacyjne.

O tym, że często w tym zakresie byliśmy pionierami i że MPK SA w Krakowie takich rozwiązań poszukiwało i je testowało niech świadczą artykuły wybrane z „Przewoźnika Krakowskiego” spośród 50 wydań.

Anna Robak

Autobusy miejskie na gaz kochęane są przez polityków. Ale niekoniecznie przez ekonomistów. Czy również przez mieszkańców bardzo nieubliżających podwyżek cen biletów za przejazd?

Autobus 280 z silnikiem na gazie CNG, który w Krakowie „dłazi” do Krakowa”
Foto: M. Lesiak



Ekologia kontra ekonomia
Autobusy na gaz

Autobus 280 z silnikiem na gazie CNG, który w Krakowie „dłazi” do Krakowa”
Foto: M. Lesiak

Autobus przepalony zużywa 48 litrów paliwa na 100 km, a autobus 12-motowy 39 litrów. Autobusy CNG zużywają 45 proc. mniej paliwa niż autobusy z silnikami benzynowymi.

Autobus przepalony zużywa 48 litrów paliwa na 100 km, a autobus 12-motowy 39 litrów. Autobusy CNG zużywają 45 proc. mniej paliwa niż autobusy z silnikami benzynowymi.

Należy złożyć wykonanie dokumentacji modernizacyjnej zainstalowania w systemie zasilania autobusów CNG.

zami abudował, może na swój koszt jakiś dostawca gazu wykonany w drodze przetargu. Zapewnia on także jej naprawy i remonty.

Oto kategoria całego przedsiębiorstwa.

• Cena autobusu z silnikiem CNG, bez względu na długość autobusu, jest wyższa o 215 tys. zł od autobusu zasilanego olejem napędowym (roznica ta dochodzi do 300 tys. zł).

• Autobus przepalony zużywa 48 litrów paliwa na 100 km, a autobus 12-motowy 39 litrów. Autobusy CNG zużywają 45 proc. mniej paliwa niż autobusy z silnikami benzynowymi.

Należy złożyć wykonanie dokumentacji modernizacyjnej zainstalowania w systemie zasilania autobusów CNG.



Marian LESIAK
kierownik Biura Strategii MPK SA.

zacji ekologicznych. Po około 5 latach eksploatacji zainstalujemy. Eksploatacja autobusów CNG w Krakowie, którymi były autobusy 280, okazała się w tamtych warunkach całkowicie nieopłacalna.

Pod koniec lat 90. także MPK w Przewoźniku Krakowskim

W 2006 roku pisaliśmy o wykorzystaniu gazu do napędu autobusów

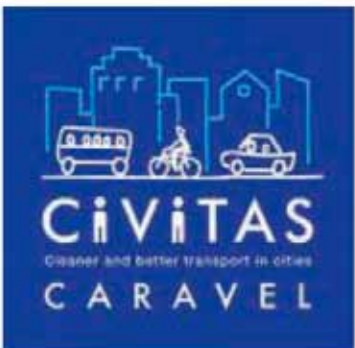
Paliwa rzepakowe w komunikacji miejskiej

Objętość paliwa w komunikacji miejskiej jest znaczącym paliwem silnikowym, podczas spalania którego wydzielają się znaczne ilości dwutlenku węgla. Ważne jest, aby paliwo było ekologiczne i nie emitowało szkodliwych substancji. W tym celu warto poszukać alternatywnych paliw, takich jak olej rzepakowy.

Wieloletni doświadczenia z wykorzystaniem oleju rzepakowego w komunikacji miejskiej wykazały, że jest to paliwo ekologiczne i bezpieczne. Olej rzepakowy ma niską zawartość siarki i jest łatwy do spalania. Ponadto olej rzepakowy jest produktem krajowym, co ma znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego państwa.

Wieloletni doświadczenia z wykorzystaniem oleju rzepakowego w komunikacji miejskiej wykazały, że jest to paliwo ekologiczne i bezpieczne. Olej rzepakowy ma niską zawartość siarki i jest łatwy do spalania. Ponadto olej rzepakowy jest produktem krajowym, co ma znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego państwa.

Paliwo rzepakowe też można wykorzystać w komunikacji



Wprowadzenie ekologicznie czystego transportu miejskiego w Krakowie

Działanie to ma na celu wprowadzenie i testy autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG). We wstępnej fazie projektu, czyli na przełomie 2006 i 2007 roku przewidziany jest zakup 5 szt. takich autobusów a w drugiej fazie – kolejnych 10 szt. Na dzień dzisiejszy ustalona została specyfikacja techniczna dla takich autobusów oraz został ogłoszony przetarg na wyłonienie producenta, który je dostarczy. Równolegle trwają prace nad dostosowaniem komercyjnej stacji napełniania gazem na ul. Balickiej, do potrzeb tankowania autobusów CNG. W ramach tego projektu, w czerwcu 2005 roku odbyły się już testy prototypowego autobusu zasilanego gazem ziemnym. Zdjęcia poniżej przedstawiają ten prototypowy autobus.

W 2006 r. pisaliśmy o zakupie autobusów napędzanych CNG

PIERWSZE TESTY AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE



W tym celu warto poszukać alternatywnych paliw, takich jak olej rzepakowy.

Pisaliśmy też o testach autobusów elektrycznych

Alternatywa dla silników

Poszukiwanie alternatywnych nośników energii oraz sposobów ich wykorzystania w komunikacji miejskiej jest jednym z priorytetów MPK SA. W tym celu warto poszukać alternatywnych paliw, takich jak olej rzepakowy.

Wieloletni doświadczenia z wykorzystaniem oleju rzepakowego w komunikacji miejskiej wykazały, że jest to paliwo ekologiczne i bezpieczne. Olej rzepakowy ma niską zawartość siarki i jest łatwy do spalania. Ponadto olej rzepakowy jest produktem krajowym, co ma znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego państwa.

TABOR AUTOBUSOWY HYBRYDOWY AUTOBUS NA TESTACH W KRAKOWIE

Od 11 do 18 czerwca pasażerów w Krakowie wozili autobusy hybrydowe Volvo 7700 Hybrid. W swój pierwszy kurs wyjechał na linię nr 124, łączącą Wierzytą 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

Hybrydowe autobusy też były testowane przez MPK SA



drzwi uruchamiane elektrycznie, które łagodnie się zamykają i sprzyjają oszczędności paliwa. W autobusie funkcjonuje także system odzyskiwania 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

PRZEZ OSTATNIE 14 LAT ZMIENIAŁ SIĘ NIE TYLKO „PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI” – ZMIENIAŁ SIĘ TAKŻE TABOR



Pierwsze wagony NGT6 w Krakowie

1999 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT6. (Do końca roku wprowadzono 2 wagony)

Wprowadzenie do eksploatacji 23 niskopodłogowych autobusów JELCZ M121 MB, 5 niskopodłogowych autobusów przegubowych JELCZ M181 MB i 4 niskopodłogowych autobusów SCANIA CN 94 UB OMNACITY

Wycofanie z ruchu autobusów IKARUS 260.

2000 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji pozostałych 12 niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT6.



Pierwsze autobusy z klimatyzacją w Krakowie pojawiły się już w 2007 roku

Wprowadzenie do eksploatacji 10 niskopodłogowych autobusów JELCZ M 121 MB i 10 niskopodłogowych autobusów SCANIA CN 94 UB OMNACITY

2001 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji 10 niskopodłogowych autobusów przegubowych JELCZ M181 MB, 10 niskopodłogowych autobusów przegubowych SCANIA CN 94 UA OMNACITY i 10 niskopodłogowych autobusów przegubowych MAN NG 313.

Wycofanie z ruchu autobusów JELCZ M-11 (zbudowanych na podwoziu autobusu IKARUS 260)

Wycofanie z ruchu wagonów tramwajowych 102Na.

2002 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji 5 niskopodłogowych autobusów przegubowych JELCZ M181 MB, 15 niskopodłogowych autobusów JELCZ M 121 MB.

Rozpoczęcie montażu 12 niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT6 II serii.

Wycofanie z ruchu wagonów tramwajowych T4.

2003 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji 12 niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT6 II serii.

Wprowadzenie do eksploatacji 5 niskopodłogowych autobusów przegubowych SCANIA CN 94 UA OMNACITY.

2004 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji używanych wagonów tramwajowych E1 i C3 (sprowadzonych z Wiednia)

Wprowadzenie do eksploatacji 50 niskopodłogowych autobusów SOLARIS U12.

2005 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji 35 niskopodłogowych autobusów midi JELCZ M081 MB, 10 niskopodłogowych autobusów przegubowych JELCZ M181 MB i 6 niskopodłogowych autobusów przegubowych SOLARIS U18 (pierwszych autobusów wyposażonych w automaty biletowe)

2006 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji używanych wagonów tramwajowych dwukierunkowych, częściowo niskopodłogowych N8S (sprowadzonych z Norymbergi).

2007 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT6 III serii. (Do końca roku wprowadzono 8 wagonów)



Wagony NGT6 trzeciej serii

Wprowadzenie do eksploatacji 6 niskopodłogowych używanych autobusów przegubowych SCANIA CASTRO-SUA CN 944 sprowadzonych z Madrytu (pierwszych autobusów z klimatyzacją).

Zakup 5 niskopodłogowych autobusów JELCZ M 121 M/4 CNG (na gaz ziemny).

Wycofanie z ruchu autobusów przegubowych IKARUS 280.

2008 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji pozostałych 16 niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT6 III serii.

Wprowadzenie do eksploatacji tymczasowej używanego wagonu tramwajowego E6 (z Wiednia) oraz sprowadzenie dalszych wagonów E6 i C6 celem przebudowy na EU8N (ze środkowym członem niskopodłogowym)

Wycofanie z ruchu autobusów JELCZ M120.

2009 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji używanych wagonów tramwajowych GT8S z Düsseldorfu.

Wycofanie z ruchu autobusów AUTOSAN H-6.



Wagon NGT8 w Krakowie

Wycofanie z ruchu wagonów tramwajowych B4.

2010 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji wagonów tramwajowych EU8N (ze środkowym członem niskopodłogowym) na bazie wagonów E6 i C6 (z Wiednia)

Wprowadzenie do eksploatacji autobusu midi AUTOSAN SANCITY.

2011 ROK

Rozpoczęcie montażu 24 niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT8 (z klimatyzacją).

Wprowadzenie do eksploatacji 9 niskopodłogowych autobusów przegubowych MERCEDES CITARO, 8 niskopodłogowych autobusów MERCEDES CITARO, 13 niskopodłogowych autobusów przegubowych SOLARIS U18,

Wycofanie z ruchu autobusów NEOPLAN.

2012 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji 14 (z 24) niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT8 (z klimatyzacją).

Wprowadzenie do eksploatacji 20 niskopodłogowych autobusów SOLARIS U12, 10 niskopodłogowych autobusów przegubowych SOLARIS U18.

Wycofanie z ruchu autobusów NEOPLAN.

Wycofanie z ruchu wagonów tramwajowych GT6.

2013 ROK

Wprowadzenie do eksploatacji pozostałych 10 (z 24) niskopodłogowych wagonów tramwajowych BOMBARDIER FLEXITY CLASIC NGT8.

Wprowadzenie do eksploatacji 25 niskopodłogowych autobusów SOLARIS U12, 4 niskopodłogowych autobusów przegubowych SOLARIS U18.

Tomasz Czuderna

KRAKOWSKIE PRZYSTANKI – NOWE WIATY, OŚWIETLONE ROZKŁADY



Wiaty na przystanku Jubilat

Wiaty posadowione w Krakowie w latach 2000-2013

Lp.	Rok	Ilość wiat
1.	2000	38
2.	2001	83
3.	2002	35
4.	2003	45
5.	2004	68
6.	2005	178
7.	2006	33
8.	2007	13
9.	2008	18
10.	2009	3
11.	2010	4
12.	2011	80
13.	2012	25
14.	2013	7
Razem		630

- Patrowanie ciągów komunikacyjnych,
- Sprzątanie przystanków komunikacyjnych i dworców,
- Mycie wiat przystankowych,
- Wyposażenie przystanków i dworców w nową infrastrukturę,
- Naprawy i remonty zdewastowanej infrastruktury na przystankach i dworcach,

Informacja o zamontowanej infrastrukturze przystankowej

rok	oświetlone gabloty
2000	9
2001	9
2002	9
2003	10
2004	9
2005	8
2006	8
2007	18
2008	108
2009	206
2010	315
2011	455
2012	560
2013	620

Umowa na utrzymanie przystanków

Gmina Miejska Kraków w dniu 30 sierpnia 2011 roku podpisała z MPK S.A. w Krakowie umowę o świadczenie usług w zakresie utrzymania przystanków komunikacyjnych i dworców. Umowa została zawarta na okres do dnia 31 grudnia 2015 roku.

Do zakresu utrzymania przystanków komunikacyjnych i dworców należy:

lp	Nazwa elementu infrastruktury przystankowej	2013	2012	2010	2009	2009	2008	2007
1	kosz na śmieci	250	250	150	100	135		
2	kaseton na numer linii i nazwę przystanku oświetlony systemem LED	100	100	100	100	128	90	
3	kaseton ze znakiem D-15 , D-17 oświetlony systemem LED	100	50	36	100	70	60	
4	Gablota na rozkłady jazdy oświetlona systemem LED	70	80	55	80	85	90	10
5	ramka na rozkłady jazdy 4 i 6 pozycyjna do montażu na słupek przystankowy	250	290	185	200	130	100	
6	ramka na rozkłady jazdy 9 i 16 pozycyjna przystosowana do montażu na zadaszenie	50	10	40	60	60		
7	ramka na rozkłady jazdy 4 pozycyjna dla innych przewoźników	220						
8	słupek przystankowy dla innych przewoźników	150						
9	ławka dla pasażerów	25	25	50	50			
10	system fotowoltaiczny do zasilania rozkładów jazdy na przystanku		4		12	6		

- Wywieszanie rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej na przystankach i dworcach

Nowe rozwiązania:

1. Pierwsze gabloty wykonane z PCV zostały zamontowane w roku 2007 (przystanek Jubilat kierunek Plac Inwalidów)

2. Gabloty dwustronne pierwsze zostały zamontowane w roku 2009 (przystanek Dworzec Główny Zachód, kierunek Dworzec Główny)

3. Pierwszy fotowoltaiczny system oświetlenia gablot na rozkłady jazdy pojawił się w 2009 roku (przystanek UJ, kierunek Cichy Kącik)

W 2013 roku zostały postawione wiaty na następujących przystankach:

„Cichy Kącik” na ul. Piastowskiej, kierunek ul. Nawojki

„Batorego” na ul. Karmelickiej, kierunek plac Inwalidów

„Batorego” na ul. Karmelickiej, kierunek Teatr Bagatela

„Dworzec Główny” na ul. Westerplatte, kierunek Dworzec Główny

„Plac Inwalidów” na ul. Karmelickiej, kierunek Bronowice

„ Św. Gertrudy”, kierunek Dworzec Główny

„ Wawel” na ul. św. Gertrudy, kierunek Poczta Główna

„Wawel” na ul. św. Gertrudy, kierunek ul. Stradomska

Jacek Rudek, Grzegorz Dyrkacz



Pierwsze przystanki oświetlane energią słoneczną stanęły przy ul. Piłsudskiego

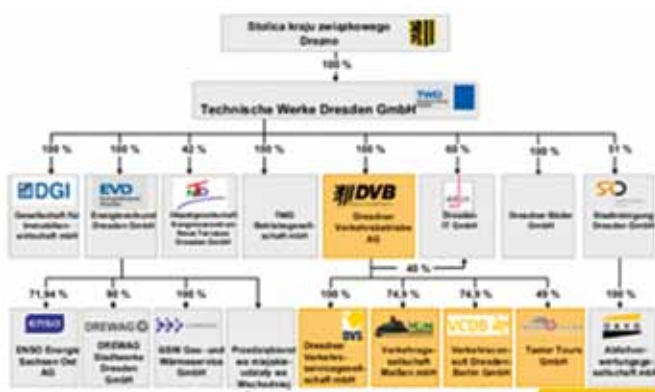
KRAKÓW I DREZNO – TŁO PORÓWNAWCZE PUBLICZNEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO



Mieszkańcy Drezna chętnie korzystają z komunikacji miejskiej, szczególnie w centrum miasta. (fot. DVB)

Współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej w Krakowie i Dreźnie zaczęła się w latach 80. Obydwa miasta łączy wielowiekowa tradycja i przede wszystkim miłość do tramwajów. Obydwie metropolie mają taką samą powierzchnię, podobną sieć tramwajową oraz zbliżony tabor. Wiele rozwiązań, które wprowadziło Drezno, było inspiracją dla Krakowa. Dobrą okazją do porównań stała się robocza wizyta IGKM złożona jesienią przez przedstawicieli polskich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej u drezdeńskiego przewoźnika DVB AG.

Drezno jest położone we wschodnich Niemczech nad Łabą, Jest stolicą stolicą kraju związkowego Saksonia. Zajmuje powierzchnię 328 tys. km². Aglomeracja drezdeńska liczy ok. miliona mieszkańców, natomiast samo miasto 531 tys. mieszkańców.



Schemat struktury holdingu miejskiego w Dreźnie. (źródło: DVB)

Komunikacją miejską zarządza spółka Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB), partner związku Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Związek przedsiębiorstw komunikacyjnych obsługuje obszar 4800 km² zamieszkiwany przez 1,2 mln mieszkańców. Spółka przewozi rocznie 150,2 mln pasażerów.

Przedsiębiorstwo działa jako spółka akcyjna i znajduje się w strukturze holdingu Technische Werke Dresden razem ze Związkiem Energetycznym, w skład którego wchodzi Przedsiębiorstwo Energii Ciepłej, przedsiębiorstwo gazownicze i elektrociepłownia oraz Przedsiębiorstwo Oczyszczania Miasta. Analogicznie sytuacja przedstawia się w Krakowie, gdzie MPK S.A. również działa w formie spółki akcyjnej i ulokowane jest w strukturze holdingu.

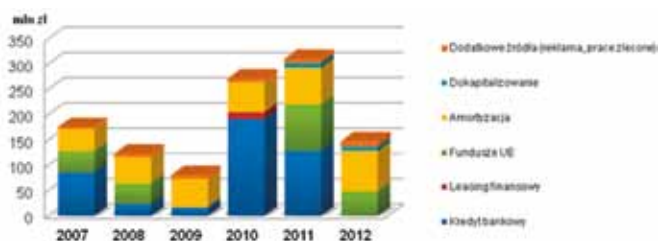
Miasto jako organizator komunikacji odpowiada za tworzenie przepisów i standardów dotyczących polityki transportowej, planowanie przestrzenne i zarządzanie ruchem, plan komunikacji miejskiej, powierzanie zadań spółce DVB AG oraz zarządzanie budową i utrzymaniem dróg.

Do podstawowych zadań spółki należy: planowanie ofert i infrastruktury tramwajowej, świadczenie usług, obsługa klienta, dystrybucja biletów, komunikacja z klientem, zapewnienie jakości oraz funkcje właściciela pojazdów i sieci.

DVB AG świadczy usługi przewozowe na podstawie umowy powierzenia z miastem. Od 2006 roku finansowane jest ze sprzedaży biletów, a stopień pokrycia kosztów wynosi 78%. Dla porównania w MPK S.A. wskaźnik ten wynosi 67%. Pozostała kwota wyrównywana jest w ramach holdingu. Roczne dochody to 110 mln euro, a deficyt 38 mln euro.



Schemat struktury Krakowskiego Holdingu Komunalnego. (źródło: KHK)



Źródła finansowania inwestycji w Krakowie

W MPK S.A. dochody wyniosły na koniec 2012 roku 443 mln, a deficyt – 19,4 mln zł.

Obecnie w Dreźnie funkcjonuje 12 linii tramwajowych oraz 28 linii autobusowych. Sieć obejmuje 711 przystanków, w tym 106 tramwajowych. Częstotliwość kursowania pojazdów DVB: co 10 min. w dni robocze, weekendy i wieczory co 15 min, komunikacja nocna co 30 min i co 1 h.

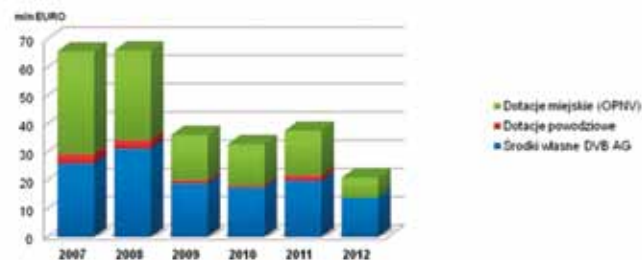
Przedsiębiorstwo DVB posiada w inwentarzu 166 niskopodłogowych pociągów tramwajowych NGT6, NGT8 i NGT12 produkcji firmy Bombardier, 18 wysokopodłogowych pojazdów Tatra oraz 145 autobusów niskopodłogowych. 18 z nich to autobusy hybrydowe.

Kraków to miasto na prawach powiatu, siedziba władz województwa małopolskiego, zamieszkiwane przez 758,334 tys. osób, natomiast cała aglomeracja liczy 1080 tys. mieszkańców. Zgodnie z umową o świadczenie usług komunikacji miejskiej, MPK S.A. wykonuje usługi na terenie Krakowa oraz 17 gmin ościennych przewożąc rocznie ponad 350 mln pasażerów, natomiast mieszkańcy aglomeracji krakowskiej i turyści wykonują prawie 1 milion przejazdów dziennie pojazdami MPK.

Za obsługę ruchu na liniach komunikacyjnych MPK odpowiada 5 zajezdni, 2 tramwajowe i 3 autobusowe. W inwentarzu przedsiębiorstwa znajduje się 420 wagonów tramwajowych czyli 268 pociągów, z czego 74 pociągi to nowoczesne pojazdy Bombardier NGT6 i NGT8 oraz 504 autobusy. Udział niskiej podłogi wynosi w taborze autobusowym 100%, natomiast w tramwajowym – 43%. Niedługo wskaźnik ten może wzrosnąć o kolejne 36 pociągów, które spółka zamierza kupić. Każdego dnia do ruchu wyjeżdża 200 pociągów tramwajowych oraz 414 autobusów.

MPK S.A. działa w ramach obowiązującego w Krakowie modelu zarządzania i finansowania transportu zbiorowego, który oparty jest na poniższych zasadach:

1. organizacją, planowaniem i nadzorem komunikacji na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin, sygnatariuszy międzygminnych porozumień na terenie aglomeracji krakowskiej, zajmuje się specjalna jednostka miejska – Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu,
2. MPK S.A. pełni funkcję przewoźnika – na podstawie długoterminowej umowy na świadczenie usług komunikacji miejskiej,
3. wpływy ze sprzedaży biletów stanowią dochód budżetu Miasta Krakowa,



Źródła finansowania inwestycji w Dreźnie

4. ceny biletów, ulgi i zwolnienia z opłat ustalała Rada Miasta Krakowa,

5. w budżecie Miasta Krakowa, podobnie jak w latach ubiegłych, zarezerwowane były środki na wypłatę wynagrodzenia dla wykonawców usług komunikacyjnych, w tym MPK S.A.

Zgodnie z układem linii MPK S.A. obsługuje: 174 linie komunikacyjne, w tym 25 linii tramwajowych (22 linie dzienne i 3 linie nocne) i 149 linii autobusowych (63 linie aglomeracyjne, 12 linii nocnych).

Sieć komunikacyjna, wykorzystywana do realizacji pracy przewozowej, obejmuje 177 pętli komunikacyjnych (24 tramwajowe i 153 autobusowe) oraz 3021 przystanków (357 tramwajowych i 2664 autobusowych). Częstotliwość kursowania pojazdów: co 5 lub 10 min. w dni robocze 2 linie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, pozostałe w taktie 10 i 20 min, w weekendy i wieczory co 20 min, komunikacja nocna co 30 min i co 1 h.

Między przedsiębiorstwami występuje wiele podobieństw również na płaszczyźnie inwestycji, zarówno taborowych jak również budowlanych. Chodzi tu o zakupy nowoczesnego taboru niskopodłogowego, głębokie modernizacje posiadanych wagonów, budowę linii tramwajowych, rozbudowę warsztatów, plany modernizacji zajezdni tramwajowej etc. Różnica polega na tym, iż infrastruktura sieciowo-torowa w Dreźnie należy do DVB a w Krakowie należy do Gminy Kraków oraz na płaszczyźnie źródeł finansowania, co obrazują poniższe wykresy przedstawione na rys. 3-4.

1. Krakowska Karta Miejska – integracja usług metropolitalnych – rozwiązanie modułowe – etap I

Projekt został zrealizowany w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2006-2007. Za realizację projektu odpowiedzialne było MPK. Całkowita wartość projektu wyniosła 9 267 390,00 zł, a wartość dofinansowania 5 520 000,00 zł.

Przedmiotem projektu był zakup kart bezstykowych w liczbie ok. 300 tys. sztuk, automatów do sprzedaży i prolongaty biletów okresowych i sprzedaży biletów jednorazowych oraz urządzeń do kontroli ważności kart w liczbie 80 sztuk. Ponadto w ramach projektu dokonano implikacji rozwiązań technicznych, umożliwiających pobieranie opłat parkingowych przez automaty oraz modernizację stosowa-



W taborze autobusowym obu przewoźników znajdziemy dobrze znane w Polsce autobusy Solaris Urbino. Najnowocześniejszy tabor tramwajowy w obu miastach stanowią wagony firmy Bombardier

nego oprogramowania służącego do obsługi systemu biletowego wraz z modernizacją centrum rozliczeniowego.

2. Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap I

Całkowita wartość projektu: 254 776 688,54 zł; wartość dofinansowania: 100 144 992,90 zł;

Przedmiotem projektu był zakup 24 nowoczesnych niskopodłogowych tramwajów, budowa 20 zintegrowanych przystanków komunikacji zbiorowej, budowa dworca autobusowego oraz przebudowa ulicy Lubicz wraz z realizacją wydzielonego pasa tramwajowo-autobusowego, przebudowa ul. Rakowickiej wraz z pętlą tramwajową oraz remont murów oporowych przy ul. Lubicz w Krakowie, przebudowa linii tramwajowej od pętli Kamienna do pętli Krowodrza Górka i przystosowania do parametrów Krakowskiego

Szybkiego Tramwaju wraz z budową terminalu autobusowego.

3. Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II

Projekt o łącznej wartości 397 301 615,52 zł i dofinansowaniu wynoszącym 210 213 084,93 zł był realizowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Składa się on z dwóch komponentów infrastrukturalnych oraz jednego związanego z zakupem taboru. Jest to budowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Grzegórzeckie – Most Kotlarski – ul. Lipska wraz z rozbudową pasa drogowego oraz budową ul. Kuklińskiego oraz przebudowa torowiska na odcinku ul. Długa – Kamienna łącznie z węzłem Basztowa – Długa a także zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego (24 szt.);



Zarówno w Krakowie, jak i w Dreźnie można znaleźć bardzo podobnie utrzymane torowiska tramwajowe



Niezależnie od innego sposobu zarządzania infrastrukturą tramwajową, oba porównywane miasta charakteryzuje duży zakres prac przy jej ciągłej modernizacji

W skład projektu wchodził również zakup ekologicznego taboru autobusowego o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń. Całkowita wartość projektu wynosi 23 362 390,00 zł.

Zakup nowych pojazdów połączony był z równoczesnym wycofaniem z eksploatacji autobusów marki Autosan H 6.20, Neoplan, Scania 113 ALB, Jelcz 121 MB oraz Jelcz 181 MB. Wycofany tabor charakteryzował się kilkunastoletnią eksploatacją, co mogło wiązać się z dużymi kosztami napraw i utrzymania, przy jednoczesnej rosnącej awaryjności. Oprócz mniejszej awaryjności cechą charakterystyczną nowych pojazdów jest niska podłoga, co umożliwia osobom niepełnosprawnym, starszym oraz osobom podróżującym z wózkami dziecięcymi lepszy dostęp do oferowanych usług przewozowych.

4. Modernizacja wagonów EU8N, polegająca na przebudowie wagonów E6 C6 w pojazd jednoprzestrzenny, wyposażony w człon niskopodłogowy wraz z nowym designem.

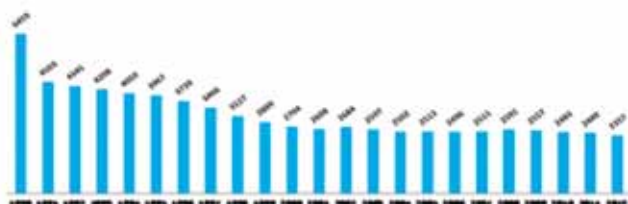
5. Modernizacja wagonów N8, polegająca na wbudowaniu systemu napędu energooszczędnego Chopper wraz z nowym designem.

Do głównych inwestycji prowadzonych w Dreźnie należą:

1. Budowa ekologicznych systemów w zajezdniach.
2. Wprowadzanie systemu torowisk bezpodsypkowych i trawiastych.
3. Sukcesywne wprowadzanie kontrolowanej sygnalizacji świetlnej.
4. Zakup 18 autobusów hybrydowych. Również restrukturyzacja zatrudnienia, przy uwzględnieniu nakładów na tabor, przebiegała w DVB i MPK S.A. w podobny sposób, co obrazują wykresy poniżej. Na uwagę zasługuje również fakt, iż MPK S.A posiada znacznie większą flotę pojazdów, co przekłada się na większe zatrudnienie.

Podsumowując omawiane zagadnienia warto również wspomnieć o kwestii, iż zarówno MPK jak i VBD, ogromny nacisk kładą na ciągły rozwój i podnoszenie jakości świadczonych usług. W ankiecie na temat jakości usług DVB zajęło 2 miejsce wśród 30 przedsiębiorstw komunikacyjnych, natomiast MPK S.A otrzymało 7,95 pkt w skali 10-punktowej. Ocena ta świadczy o bardzo wysokim poziomie firm.

Marcin Gałań



Zatrudnienie w MPK SA



Zatrudnienie w DVB AG

MIKOŁAJ ROZDAWAŁ PREZENTY W TRAMWAJACH



Mikołaj w tramwaju głaskał...

Dwunastu Mikołajów i setki zadowolonych dzieci. To efekt akcji jaką Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA wraz z partnerami przeprowadziło w piątek, 6 grudnia.

Mikołaja można było spotkać tego dnia dość łatwo. Podróżował bowiem w 11 tramwajach, kursujących na liniach nr: 6, 8, 14, 18 i 50. Co więcej, każdy z tych tramwajów prowadził motorniczy w specjalnej czerwonej czapce. W środku od Mikołaja i jego pomocników można było otrzymać bardzo ciekawe prezenty. Oprócz słodczy były to m.in.



... rozdawał prezenty...

kupony rabatowe do Parku Wodnego, bilety do Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz maskotki.

Mikołaj rozdawał prezenty najmłodszym nie tylko w tramwajach kursujących na pięciu wymienionych liniach. W piątek, 6 grudnia na ulice Krakowa wyjechał specjalny czerwony tramwaj. Można go było zobaczyć już z daleka, a najlepiej widoczny był wtedy, gdy zrobiło się ciemno. Został bowiem specjalnie oświetlony. Mikołaj rozdawał w nim prezenty od 14.00 do 22.00. Na niespodziankę mogły liczyć wszystkie dzieci, które wsiadły do specjalnego tramwaju. Oczywiście wcześniej musiały odpowiedzieć na kilka pytań Mikołaja. Wagon kursował w centrum miasta wokół Plant



Do tramwaju Mikołaja każdy mógł wsiąść



i pozował do zdjęć

oraz przez ul. Starowiślną, Grzegorzeczką, al. Powstania Warszawskiego i ul. Lubicz. Można go było spotkać na ul. Stradomskiej, Krakowskiej, Limanowskiego i w Cichym Kąciuku. Wykonał także kurs do Nowej Huty.

Specjalnie oświetlonym tramwajem pasażerowie mogli podróżować do Świąt Bożego Narodzenia. Wagon kursował na linii nr 19, a w niedziele i święta na linii nr 2.

Partnerami akcji MPK SA byli:

**Marek Gancarczyk, Małgorzata Rzyczniak
fot. Krystian Suder**

Opis akcji i opinie osób, które znalazły Mikołaja w tramwaju można znaleźć na facebook.com/mpkkrakow



Motorniczego specjalnego tramwaju nie można było nie zauważyć

Partnerami akcji MPK SA byli:

CH ZAKOPANKA, TERMA BIAŁKA,
MUZEUM SZTUKI WSPÓŁCZESNEJ MOCAK,
CH FUTURA, PARK WODNY, MUZEUM
INŻYNIERII MIEJSKIEJ, MPEC, MPWiK,
CUKIERNIA MICHAŁSCY, EUROLOT i ASTRAL.



Mikołaj podróżował w Krakowie przez 8 godzin

MPK SA PO RAZ 13 FAIR PLAY

Tegoroczna uroczysta gala XVI edycji programu „Przedsiębiorstwo Fair Play” odbyła się 6 grudnia w Warszawie. Podczas gali Grzegorz Dyrkacz – Członek Zarządu Dyrektor ds. Operacyjnych MPK SA w Krakowie odebrał certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play”. MPK S.A. w programie tym uczestniczy od 2001 r., za każdym razem uzyskując tytuł „Przedsiębiorstwo Fair Play”.

– Jest to prestiżowe wyróżnienie, będące uhonorowaniem starań pracowników naszej spółki w tworzeniu rzetelnie funkcjonującej organizacji, działającej w oparciu o szereg norm oraz wartości etycznych. Pozwala na postrzeganie firmy, jako wiarygodnej dla kontrahentów, a ponadto dbającej o jakość świadczonych usług przewozowych – mówił po odebraniu certyfikatu Grzegorz Dyrkacz.

Program „Przedsiębiorstwo Fair Play” realizowany jest przez Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym, funkcjonującej przy Krajowej Izbie Gospodarczej. Jest to jedyne przedsięwzięcie, w którym oceniane są wszystkie aspekty działalności firmy. Nie tylko jego wyniki

ekonomiczne, czy jakość produktów, ale sposób, styl prowadzenia działalności przedsiębiorstwa.

Do XVI edycji programu zgłosiło się 455 firm z całej Polski, spośród których 436 przeszło dwustopniową weryfikację i decyzją Kapituły Programu uzyskało tytuł i certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play” 2013. Najwięcej firm laureatów pochodzi z województwa wielkopolskiego (66 firm), najmniej z województw podlaskiego (6 firm), świętokrzyskiego (6 firm), z województwa małopolskiego – 21 firm.

Firmy, które biorą udział w programie mają możliwość legitymowania się znakiem „Przedsiębiorstwo Fair Play” i umacniania prestiżu na rynku ogólnopolskim, ponieważ logo „Przedsiębiorstwo Fair Play” jest powszechnie rozpoznawanym znakiem graficznym, świadczącym o tym, że firma postępuje rzetelnie i uczciwie wobec klientów, nie ma zaległości w regulowaniu podjętych zobowiązań, terminowo wywiązuje się ze zobowiązań wobec skarbu państwa, reklamuje się uczciwie i rzetelnie, stworzyła swoim pracownikom warunki sprzyjające zarówno efektywnej pracy, jak i rozwojowi zawodowemu, uczestniczy w przedsięwzięciach charytatywnych, wspiera różnego rodzaju inicjatywy edukacyjne, kulturalne oraz sportowe i jest przyjazna dla środowiska naturalnego.

Katarzyna Sadowska



NOWOCZESNE AUTOMATY KKM JUŻ W KRAKOWIE



Tadeusz Trzmiel, wiceprezydent miasta jako pierwszy zapłacił za bilet kartą zbliżeniową

W czwartek, 5 grudnia na przystanku Teatr Bagatela został zamontowany pierwszy z 20 nowoczesnych automatów. Nowe urządzenia będą zwracać uwagę nie tylko swoim nowoczesnym wyglądem. Dzięki nim zakup biletu w Krakowie będzie jeszcze łatwiejszy i szybszy.

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

Wszystkie nowe automaty KKM będą posiadać czytniki do kart płatniczych oraz możliwość wydawania reszty nie tylko w monetach, jak to było do tej pory, ale także w banknotach. To innowacyjne rozwiązanie, które Kraków wprowadza jako jedno z niewielu miast Europy. Dla wygody pasażerów automaty będą akceptować płatności przy pomocy kart zbliżeniowych paypass oraz paywave.

Na specjalnym ekranie każdego z automatów będą wyświetlane godziny przyjazdu najbliższych tramwajów. Dzięki temu pasażer kupując bilet będzie mógł sprawdzić, ile czasu zostało mu do przyjazdu tego tramwaju, którym chce podróżować.

Przypomnijmy. Obecnie w Krakowie funkcjonuje 66 automatów biletowych KKM. Można w nich kupić każdy rodzaj biletu. W większości z nich można płacić kartą. Po dostawie w 2014 roku kolejnych 20 nowych urządzeń system KKM będzie się składał ze 106 automatów.



Julian Pilszczek, prezes MPK SA udowodnił, że automat wydaje resztę w banknotach

Od początku funkcjonowania systemu KKM wydanych zostało ponad 500 tys. kart. Od stycznia bieżącego roku wydawane są karty w nowej wersji – są to karty spersonalizowane (ze zdjęciem). Za zakup biletu KKM można już od prawie dwóch lat zapłacić przez Internet. System KKM umożliwia pobieranie opłat parkingowych przez parkomaty zlokalizowane w strefie płatnego parkowania.

KKM wykorzystywana będzie również w obsłudze systemu Krakowskiego Roweru Miejskiego KMK BIKE poprzez ułatwienie identyfikacji klienta systemu, a co za tym idzie skrócenie czasu potrzebnego na dokonanie operacji wypożyczenia i zwrotu roweru. Ponadto użytkowników systemu KKM będzie obejmowała preferencyjna stawka opłaty za wypożyczenie roweru.

KKM będzie także włączona do systemu Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA), która ma integrować stosowane obecnie w Małopolsce karty bezdotykowe. MKA jest tworzona w ogólnosięciowym standardzie MIFARE, który po wprowadzeniu dodatkowych zabezpieczeń gwarantuje bezpieczeństwo użytkownika.

Marek Gancarczyk

Nowe lokalizacje automatów:

Ruczaj, Norymberska, Rondo Matecznego, Czyżyny, Biprostal, Jubilat, Szpital Prokocim, Kozłówek/ul. Polonijna, Niepołomice, Wzgórza Krzesławickie, Piaski Nowe, DH Wanda, Kombinat, Ofiar Dąbia, Pętla autobusowa Kurdwanów, Zabłocie, Rondo Grzegórzeckie, Strzelców, Kuźnicy Kołtająowskiej, Krowodrza Górka

TRUDNA PRACA W SEKCJI KONTROLI BILETÓW



Warto kupić i skasować bilet

W dziale kontroli biletów MPK SA pracują osoby z wieloletnim stażem pracy w przedsiębiorstwie. Na przestrzeni lat zmieniały się nazwy – raz byliśmy sekcją a raz działem, ale zawsze mieliśmy i mamy te same zadania do wykonania. Część pracowników zajmuje się windykacją wystawionych opłat dodatkowych, a część skargami i reklamacjami składanymi przez pasażerów.

Wysoka kara nie pomaga

Na pewno dużo osób myśli, że praca w Referacie Odwołań polega na tym, że albo pracownik anuluje opłatę dodatkową albo mówi, że nie może anulować, ponieważ nie ma ku temu podstaw. Do 1 czerwca 2012 roku praca w referacie nie była tak stresująca jak jest teraz, po wprowadzeniu opłaty dodatkowej w kwocie 240 zł za przejazd bez ważnego biletu i 150 zł za brak uprawnień do ulgi. Tak wysokie opłaty nie spowodowały niestety spadku gapowiczów, a wręcz przeciwnie, jest ich więcej. Średnio miesięcznie kontrolerzy wystawiają 7-8 tysięcy wezwań.

Część z tych opłat jest anulowana, ponieważ pasażerowie w terminie do 7 dni od wystawienia wezwania za zapłatę lub opłaty gotówkowej mogą donieść bilet miesięczny, oczywiście zakupiony przed kontrolą. Z roku na rok nie maleje liczba uczniów i studentów, którzy nie prolongują w terminie legitymacji. Jeżeli nie posiadają tego dokumentu a podróżują na bilecie ulgowym to do 7 dni są zobligowani do okazania jej w Referacie Odwołań, żeby opłata mogła być anulowana. I tu już pojawia się problem, ponieważ jednocześnie muszą oni uiścić opłatę manipulacyjną w kwocie 10,00 zł. Często słyszymy narzekania, że jest ona zbyt wysoka. Zdarzają się awantury. Studenci twierdzą, że nie zapłacą, no bo dlaczego mają to robić, skoro posiadają wykupiony bilet. Dla informacji podajemy więc, że to wynika z zapisów uchwały Rady Miasta Krakowa i w przypadku, gdy ta opłata

manipulacyjna nie zostanie uiszczona, to opłata dodatkowa nie jest anulowana i jest prowadzona windykacja.

Pogryziony kontroler

Reklamacje na pracę kontrolerów były zawsze, ponieważ pasażerowie myślą, że gdy „naskarżą” na niewłaściwe zachowanie kontrolera, to pracownik referatu odwołań podejmie decyzję, że rzeczywiście niesłusznie została ona nałożona. Oczywiście każdy sygnał na niewłaściwe wykonywanie pracy przez kontrolera jest dokładnie sprawdzany. Najczęściej okazuje się jednak, że to pasażer zachowywał się agresywnie i nieodpowiednio. Nie brakuje sytuacji, gdy kontrolerzy muszą wzywać policję. Warto tu przypomnieć, że w 2011 roku kontroler w czasie wykonywania swojej pracy został ugryziony przez pasażera w rękę. W związku tym, że pasażer był nosicielem wirusa HIV, kontroler musiał brać leki, aby nie doszło do zarażenia się wirusem.

Rozbite drzwi

Zdarzają się osoby, które po otrzymaniu opłaty dodatkowej wymyślają różne historie, np. że źle zostali potraktowani w czasie składania reklamacji. Na szczęście w pomieszczeniach, w których pracujemy jest monitoring. Nagrywa się więc to, jak wysłuchujemy reklamacji i w jaki sposób to robimy. Nie ma mowy o jakimkolwiek agresywnym zachowaniu wobec pasażera. Mieliśmy już natomiast przypadek, gdy pasażer rozbił szklane drzwi w Referacie Odwołań tylko dlatego, że wystawione wezwanie nie zostało anulowane.

Migas Marta

Jak tłumaczą się pasażerowie z braku biletu

Zdarzają się tłumaczenia, że w kieszeni zrobiła się dziura i bilet KKM do niej wpadł albo że zaplątał się w torebce. Pasażerowie mają potem pretensje, że muszą go przynieść do referatu odwołań i zapłacić opłatę manipulacyjną 10 zł. Często można usłyszeć także, że pasażer nie zauważył, że bilet papierowy był już kasowany, a ponieważ tusz w kasowniku był za słaby to tego nie zauważyli. Bardzo ważne rozmowy pasażerów przez telefon też uniemożliwiają niektórym niezwłoczne skasowanie biletu. Zdarzył się i taki pasażer, który tłumaczył, że miał bilet okresowy na jedną linię. Nieważne, że jechał zupełnie inną linią, niż ta, na którą bilet posiadał, bo jak stwierdził, przecież nie zamierzał jechać dwoma liniami jednocześnie, tylko jedną. Bardzo często pasażerowie podróżujący z biletami czasowymi tłumaczą się, że to kontroler miał źle ustawiony zegarek.

KRAKÓW 25 LAT TEMU POŻEGNAŁ N-KĘ



W przeszłości wagon N, także kursował na linii nr 19

W sobotę, 30 listopada na linii nr 19 pojawił się zabytkowy wagon N.

Tramwaj wyruszył z pętli w Łagiewnikach o godzinie 12.06 i kursował do 17.03. Nie był to przypadek. Wysłanie tego zabytkowego tramwaju na linię było bowiem okazją do przypomnienia, że dokładnie 25 lat temu, w listopadzie 1988 roku te popularne tramwaje przestały obsługiwać regularne linie i zniknęły z krakowskich ulic. Obecnie wagon typu N można zobaczyć jedynie na Krakowskiej Linii Muzealnej.

Warto przypomnieć, że wagony tego typu były eksploatowane we wszystkich miastach z siecią tramwajową w Polsce. Początkowo miały być pojazdami tymczasowymi do czasu wprowadzenia nowoczesnego rozwiązania. Oka-



Zabytkowy wagon kursował na linii nr 19

zało się, że wozily pasażerów w Krakowie przez prawie 40 lat.

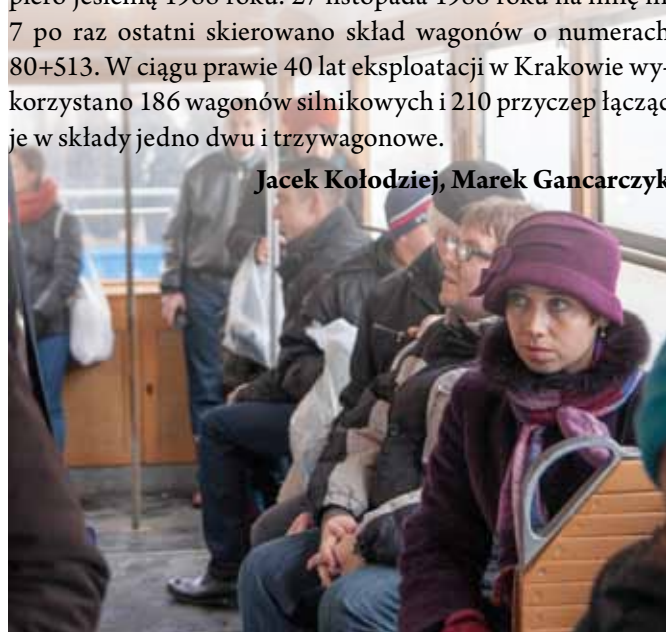
Wszystko zaczęło się w czasie trwania wojny. Wiosną 1943 roku w zakładach w Düsseldorfie zaprezentowano pierwszy wagon, który do jazd próbnych skierowany został do stolicy Niemiec. Na podstawie prób i wprowadzonych poprawek seryjną produkcję wagonów silnikowych i przyczep rozpoczęto w 1944 roku. Jesienią tego samego roku do Gdańska, Katowic i Poznania trafiły pierwsze seryjne tramwaje KSW (późniejsze wagony typu N). W czasie odbudowy zniszczonych w wyniku działań wojennych polskich miast komisja tramwajowa działająca w 1946 roku na najwyższym szczeblu przyjęła, że wagony tego typu zostaną wprowadzone do produkcji w Polsce. Zgodnie z przyjętymi założeniami rozwiązanie takie miało być tylko przejściowe w celu zaspokojenia najpilniejszych potrzeb zniszczonych miast. Ilość wagonów do zbudowania oszacowano na poziomie 200 sztuk po czym miała rozpocząć się produkcja wagonów nowoczesnych. Produkcję powierzono czterem fabrykom: w Sanoku, Chorzowie, Świdnicy i Gdańsku.

Pierwsze wagony typu N wyjechały na ulice Krakowa we wrześniu 1949 roku i choć były nowe to niestety swym wyglądem i wyposażeniem znacznie odbiegały od tramwajów SN2 z 1939 roku czy pięknych Zeppelinów z 1909 roku.

Wraz z otwarciem linii tramwajowej do Nowej Huty nowe tramwaje typu N stały się jedynymi pojazdami przewożącymi budowniczych robotniczej dzielnicy „starego Krakowa”. Do obsługi centrum miasta powróciły dopiero w na początku lat 60-tych gdy ich liczba pozwalała na zastępowanie wagonów pochodzących jeszcze z okresu sprzed I Wojny Światowej.

Ostateczna likwidacja tramwajów N rozpoczęła się dopiero jesienią 1988 roku. 27 listopada 1988 roku na linię nr 7 po raz ostatni skierowano skład wagonów o numerach 80+513. W ciągu prawie 40 lat eksploatacji w Krakowie wykorzystano 186 wagonów silnikowych i 210 przyczep łącząc je w składy jedno dwu i trzywagonowe.

Jacek Kołodziej, Marek Gancarczyk



Zabytkowy wagon przewiózł wielu pasażerów

ZAJEzdNI W PŁASZOWIE MINĘŁO 30 LAT



Zajezdnia Płaszów – obecny widok

Początek lat 80-tych ubiegłego wieku był okresem intensywnego rozwoju komunikacji miejskiej w Krakowie. Władze miasta wyznaczyły MPK cel przekroczenia magicznej liczby „500 autobusów wysyłanych do ruchu”. Do roku 1982 w strukturze MPK funkcjonowały 3 zakłady eksploatacji autobusów: Bieńczyce, Czyżyny, Wola Duchacka.

Aby zrealizować postawione przed naszą firmą zadanie, przekazano do MPK bazę transportową po Przedsiębiorstwie Transportu i Sprzętu Budownictwa Komunalnego przy ul. Płk Dąbka (PTS BK został przeniesiony na ul. Balcicką). Przejęcie bazy nastąpiło z tzw. marszu, pomimo że stan pomieszczeń warsztatowych był bardzo zły. Warsztaty absolutnie nie były przystosowane do obsługi autobusów, kanały naprawcze zbudowane zostały z myślą o naprawie wywrotek, koparek i sprzętu budowlanego. Gabaryty hali uniemożliwiały właściwą naprawę i obsługę autobusów, gdyż była ona za wąska, co przyczyniało się do wystawiania taboru autobusowego poza obrys hali. Długość kanałów wynosiła ok. 7 m i nie spełniały one absolutnie żadnych norm przy długości eksploatowanych autobusów. Na terenie bazy nie było również stanowisk do wykonywania usług codziennych (stanowiska przelotowe) ani myjni autobusów.

Perspektywa eksploatacji w tym zakładzie starych autobusów typu Jelcz 272 MEX, odległe umiejscowienie bazy oraz złe warunki techniczne zaplecza warsztatowego spowodowały, że w MPK pojawiły się opinie, iż praca na Rybitwach będzie „zesłaniem”. Panowało również przekonanie, że tej zajezdni na bazie przekazanych obiektów i pra-



Zajezdnia Płaszów – wnętrze hali

cy w warunkach „polowych”, nie da się uruchomić. Wśród kadry kierowniczej i tzw. kadry rezerwowej w MPK nie było chętnych do uruchomienia tego zakładu oraz jego zarządzania.

Byli również tacy pracownicy w firmie, którzy zacierali ręce z przekonaniem, że nareszcie będzie najgorsza zajezdnia i przestaną się ich czepiać. W pozostałych zakładach ogłoszone zostało, że poszukuje się do pracy na Rybitwach ochotników i tacy faktycznie się zgłaszali, głównie młodzi pracownicy z Czyżyn.

Do realizacji projektu „Zakład Eksploatacji Autobusów Rybitwy” zostali zwerbowani przez ówczesnego dyrektora MPK dwaj byli pracownicy MPK Bogusław Pozłutko i Marian Lesiak. Zastępcą kierownika ds. eksploatacji został pracownik działu kadr Tadeusz Walczak (jego obowiązki w październiku 1983 roku przejął Andrzej Stokłosa).

Nazwa Rybitwy została zmieniona na Płaszów (Rybitwy znajdują się kilka kilometrów dalej). Do pracowników wytypowanych do przejścia do Płaszowa obiegowo przyłączyła nazwa „Straceńcy”.

Kierownictwo Zakładu Eksploatacji Autobusów Płaszów otrzymało od dyrektora gwarancję prowadzenia własnych (autorskich) systemów organizacji pracy, regulaminów premiowania, realizacji etapów modernizacji zakładu opracowanych przez Mariana Lesiaka oraz gwarancję, że wycofywane z eksploatacji autobusy będą zastępowane nowymi. Bezpośrednie rozmowy kierowników Płaszowa w Czyżynach i Bieńczykach spowodowały, że niektórzy pracownicy sami zdecydowali się do przejścia do nowego zakładu i pracy w nowym systemie organizacji i według nowych systemów premiowania, lecz przy starych autobusach i ciężkich warunkach pracy.

Nie należy zapominać, że był to okres tuż po zakończeniu stanu wojennego. Po przejściu obiektów od PTSBK w grudniu 1982 roku praktycznie z marszu pierwsze autobusy wyjechały już w dniu 5 stycznia 1983 roku. Do Płaszowa sukcesywnie przekazywane były autobusy 706 RTO z pozostałych stacji. W ten sposób w Płaszowie, w stosunkowo krótkim czasie, znalazły się wszystkie autobusy typu Jelcz RTO pomalowane na wszystkie możliwe kolory. Wiosną rozpoczęto totalne przemalowanie ich na obowiązujący kolor czerwony. Bardzo dobrym dla Płaszowa okazało się przejście „starych” doświadczonych kierowców z Czyżyn na tzw. linie nocne. Przy nadzorze zastępcy kierownika ds. eksploatacji, Andrzeja Stokłosy, jako patroni wyszkolili oni całą plejadę kierowców kierowych do Płaszowa po kursie DM.

Ciężka praca pracowników zaplecza przy autobusach w obiekcie bez myjni (autobusy przy zjeździe były myte na terenie Budostal 8), lakierni, stanowisk obsługi technicznych, z połowym warsztatem ogumienia, bez akumulatorowni oraz wystającymi poza obris hali autobusami jest prawie niemożliwa do opisanego i uwierzenia, zwłaszcza w trudnych warunkach zimowych. Pamiętną była zima w roku 1985 gdzie cała Polska skuta mrozem praktycznie przestała jeździć a tylko Płaszów wyjechał kompletem autobusów. Dlaczego tak się stało – pewnie dzięki „Straceńcom”.

Rozliczenia za jakość pracy przy równoczesnym przydzieleniu autobusów kierowcom zaczęły przynosić założone efekty. W ciągu kilku miesięcy Zakład Eksploatacji Autobusów Płaszów z zakładu „Straceńców” przeobraził się w zakład osiągający najlepsze efekty techniczne i ekonomiczne – duża w tym zasługa Andrzeja Stokłosy, płaszowskiego kierownika „od kierowców”.

Stosunkowo w krótkim czasie w Płaszowie stał się cud. Stare jelicze nie tylko że wyjeżdżały bez spóźnień, ale jeździły punktualnie i wykazywały się mniejszą awaryjnością niż nowe autobusy na innych zajezdniach. Ogólnie w MPK

narzekało się na kierowców po kursie DM, mówiło się, że są niedouczeni, a część z nich jest wręcz nieodpowiedzialna. W Płaszowie było inaczej, oprócz wąskiej grupy kierowców z wysokim stażem pracy, trzon stanowili właśnie DM-kowicze. Taka sytuacja trwa do dziś, Płaszów jest w czołówce stacji o najlepszych wskaźnikach techniczno eksploatacyjnych i finansowych. Część elementów organizacji pracy, wdrożonych na początku powstania zakładu funkcjonuje do dnia dzisiejszego. Zapoczątkowaną w latach 80-tych modernizację zakładu, znacznie poszerzono i zakończono w latach 90-tych. Zakład uzyskał nowe budynki warsztatowe: lakiernię, blacharnię, akumulatorownię, myjnię oraz warsztat ogumienia. Zostały poszerzone hale i Płaszów stał się najbardziej funkcjonalnym zakładem eksploatacji autobusów. W 2005 roku wykonana została modernizacja stacji paliw a w 2007 oddane zostały do użytku pomieszczenia administracyjno – biurowe na piętrze hali NB.

W 30-letniej historii Płaszowa eksploatowanych było 9 typów autobusów:

Jelcz 272 MEX, Ikarus 260.04, Jelcz 120M, Jelcz M11, Jelcz M121M,

Neoplan N4020, Renault PR100 (odebrane MPK przez władze miasta i przekazane do prywatnej firmy przewoźowej), Scania CR111, Scania CR112.

Aktualnie obsługiwane są autobusy: Scania CN113 CLL, Scania CN113 ALB, Scania CN94UA, Scania CN94UB, Scania N94UA Castrosua, SOLARIS Urbino 12, Solaris Urbino 18.

Po roku od powstania zakład w Płaszowie zatrudnił 454 osoby oraz 13 osób NWG. Aktualnie zatrudnionych jest 267 osób (w tym 176 kierowców) i 123 tzw. agentów. Poza osobami wymienionymi powyżej, które na stałe wpisały się w historię Płaszowa, wniosły znaczący wkład pracy w jego rozwój oraz zdobywały umiejętności i doświadczenie, należy wymienić: Grzegorza Dyrkacza, Władysława Żmudę, Karzimierza Fudalę, Tomasza Moździerza, Jerzego Dywana, Tadeusza Fiuta, Jerzego Siutę.

Należy pamiętać o pracownikach którzy podjęli pracę w Płaszowie w okresie jego rozruchu tj. przed 31.08.1983 i pracują, bez przerw, do dnia dzisiejszego. Do osób tych należą: H. Białek, W. Ćwiklik, J. Dubiel, A. Greła, K. Kłaś,

B. Mieszaniec, J. Paliś, T. Równiatka, J. Sroka, J. Szymczyk, M. Kleszcz, K. Batko, A. Kurek, A. Chmielowiec, J. Makuch, K. Gach, A. Michalski, P. Gastol,

M. Pieprzak, J. Piwowarski, L. Szczepanik, P. Wiła, R. Porębski.

Bogusław Pozlutko

Tekst powstał przy wykorzystaniu artykułów Anny Robak i Mariana Lesiaka zamieszczonych na łamach pisma „Przewoźnika Krakowskiego”



Zajezdnia Płaszów – widok na plac postojowy

WYSTAWA MAKIET KOLEJOWYCH



Najmłodszy nie mogli oderwać oczu od przejeżdżających modeli

7 i 8 grudnia 2013 roku odbyła się kolejna wystawa Makiet Kolejowych zorganizowana przez Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych z okazji dnia Św. Mikołaja. Na hali tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca 15 rozstawiono makietę kolejową w skali 1:87 o łącznej długości ok. 105 m. W skład makiety wchodziły stacje kolejowe oraz posterunki odgałęźne rozdzielone modułami szlakowymi, wykonanymi przez członków Klubu jak i zaprzyjaźnionych modelarzy z całej Polski (Gdańsk, Katowice, Tychy). Po makiecie kursowały pociągi osobowe oraz towarowe według ustalonego wcześniej rozkładu jazdy. Na szlaku kolejowym można było spotkać tabor krajowy PKP oraz ten należący do przewoźników zza naszej zachodniej granicy (Niemcy, Włochy, Szwajcaria). Modele wchodzące w skład poszczególnych pociągów były zestawiane zgodnie z latami w jakich jeździ-

ły. Odwiedzający mogli obejrzeć pociągi reprezentowane przez modele parowozów przemierzających stalowe szlaki w latach 40 i 50 oraz najnowocześniejsze jednostki kursujące po Europie w dniach dzisiejszych. Przy makiecie bawili się starsi i młodszy.

Osobną makietę przygotował Oświęcimski Klub Modelarzy Kolejowych. Ekspozycje zlokalizowano na środku hali tramwajowej gdzie każdy ze zwiedzających mógł podejść. Dzięki uprzejmości kolegów, najmłodszy mogli spróbować swoich sił jako maszyniści. Po udanym przejechaniu makiet pociągiem towarowym lub osobowym wystawiano dyplom pierwszej jazdy pociągiem po makiecie. Miejmy nadzieję że ta zabawa zaszczerpi w nich „bakcyła” kolejowego.

Szymon Pado



Nie brakowało chętnych do oglądania makiet



Dzieci chętnie brały udział w zabawie

„NATURALNY GAZ. NOWA HISTORIA ALTERNATYWNEJ GAZYFIKACJI” – KONFERENCJA W CZELABIŃSKU



28 listopada 2013 roku w Czelabińsku odbyła się pierwsza międzynarodowa konferencja pod tytułem „Naturalny gaz: Nowa historia alternatywnej gazyfikacji”, na którą organizatorzy zaprosili przedstawiciela MPK SA w Krakowie. Organizatorami konferencji były znane firmy energetyczne: NOVATEK, METAN ENERGIJA, SKOLKOWO, przy wsparciu władz regionalnych. Firma NOVATEK jest dużym koncernem rosyjskim, jednym z największych producentów gazu na świecie, którego częścią jest znana w Polsce firma NOVATEK POLSKA z siedzibą w Krakowie. Była ona oprócz MPK SA, akcentem polskiej obecności na konferencji. Celem konferencji była popularyzacja zasilania gazowego, jako alternatywy dla paliw ropopochodnych. Miejscem konferencji była stolica dużego regionu przemysłowego za Uralem, odległa o 3300 km od Krakowa. Miasto, gdzie zlokalizowane są huty żelaza, cynku, elektrownie, zakłady produkcji traktorów, zakłady przemysłu obronnego. Zmiana zasilania pojazdów na gazowe została uznana jako najszybsza i najtańsza metoda obniżenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Jak wynika z prezentowanych referatów, w Rosji zanieczyszczenia komunikacyjne stanowią 45% wszystkich emitowanych zanieczyszczeń, w tym w Moskwie udział ten wynosi 88%, w Sankt-Petersburgu 71% a w Czelabińsku – 60%. Konferencja spotkała się z dużym zainteresowaniem firm eksploatujących pojazdy, dostarczających gaz oraz infrastrukturę techniczną. Podczas konferencji wygłoszono szereg referatów podzielonych na trzy bloki tematyczne poświęcone normatywnym i administracyjnym metodom stymulacji i regulacji wdrażania zasilania gazowego, międzynarodowym doświadczeniom zasilania gazowego i praktycznym projektom wdrażania zasilania gazowego. Zagadnienia stymulacji wdrażania zasilania gazowego referowali przedstawiciele Rządu Federacji Rosji w randze Wiceministra Energetyki, Wiceministra Transportu oraz Dyrektora Polityki Podatkowej Ministerstwa Finansów. Własne stanowiska prezentowali przedstawiciele władz regionalnych. Mechanizmem stymulacji wdrażania zasilania gazowego ma być subsydiowanie zakupów autobusów zasilanych gazem ziemnym. W 2012 roku

ministerstwo dopłacało 2,5 mln rubli (tj. ok. 250.000 zł) do każdego z 641 autobusów CNG, z których najwięcej zakupił Tatarstan – 262 autobusy, rejon Bielgorodski – 127 autobusów, Inguszetia – 50, rejon Moskiewski – 29.

Do końca 2014 roku ma być zrealizowany dla obwodu leningradzkiego zakup 300 autobusów zasilanych paliwem gazowym oraz 15 autobusów CNG dla Czelabińska. W trakcie konferencji zaprezentowane zostały doświadczenia krakowskie w eksploatacji autobusów gazowych. Z wystąpień poświęconych eksploatacji tego typu pojazdów wynika duże podobieństwo i zbieżność problemów. Różnicą jest to, że nasze autobusy nie doświadczają tak skrajnych temperatur jak pojazdy eksploatowane na dalekiej Syberii. Dużo uwagi poświęcono efektywności zasilania gazowego w pojazdach komunikacji miejskiej. Na rynku rosyjskim występują inne relacje cenowe poszczególnych rodzajów paliw. W październiku bieżącego roku cena oleju napędowego wynosiła 31,2 rb/litr, a cena gazu ziemnego CNG – 10 rb/m³, czyli cena jednostkowa CNG stanowiła 32% ceny jednostkowej ON. Relacje tych cen w tym czasie w Polsce wynosiły 55%, a obecnie wprowadzona akcyza jeszcze pogarsza ten wskaźnik.

Dostawcy gazu oferują użytkownikom pojazdów stacjonarne stacje tankowania oraz stacje mobilne na podwoziach kołowych. W tym zakresie dostawcy gazu są bardzo elastyczni, chcą spełnić wszystkie oczekiwania klienta. W Czelabińsku jest duży zakład produkujący sprzętarki gazowe, oferujący użytkownikom i dostawcom gazu szeroki asortyment swoich produktów. Rozmieszczenie ogólnodostępnych stacji tankowania CNG tworzone jest w sposób zorganizowany na obszarze całego kraju. Aktualnie w całej Rosji działa 291 ogólnodostępnych stacji tankowania gazu sprężonego o zdolności tankowania 500 lub 250 dużych pojazdów na dobę. Alternatywą dla stacji stacjonarnych są mobilne stacje tankowania na podwoziach kołowych o różnych zdolnościach magazynowania gazu, których projekty były prezentowane podczas konferencji. Aktualnie w rejonie czelabińskim realizowany jest pilotażowy projekt upowszechniania zasilania gazowego w pojazdach. Uczestnikami projektu są władze obwodu Czelabińskiego, NOVATEK oraz ENERGOTECHGRUPA. Celem projektu jest zapewnienie w latach 2013 – 2015 dostępności sprężonego gazu ziemnego w każdym miejscu regionu oraz przygotowanie rynku do przejścia na LNG. Konferencja stała się impulsem do zwiększenia intensywności wymiany doświadczeń i szukaniu dobrych rozwiązań. Konferencja w Czelabińsku rozpoczęła stały cykl spotkań poświęconych zasilaniu gazowemu, którego kolejne edycje odbędą w roku 2014.

Ryszard Wróbel

PIERWSZEŃSTWO POJAZDÓW SZYNOWYCH



Tramwaj nie posiada pierwszeństwa przy włączaniu się do ruchu – przy wyjeździe na jezdnię z zajezdni

„Tramwaj ma zawsze pierwszeństwo” taka opinia panuje wśród większości użytkowników dróg. Nie zawsze umiemy to uzasadnić konkretnym przepisem. Nieformalna i zwyczajowo przyjmowana niekiedy zasada „bo jest większy”, może być przyczyną błędnego zachowania na drodze i w konsekwencji doprowadzić do kolizji i wypadków, w których biorą udział tramwaje.

Nie ma zdarzeń drogowych o jednorodnym źródle powstania. Zwykle mamy do czynienia ze splotem wielu czynników. Występują one zarówno po stronie sprawcy, jak i ofiary wypadku lub kolizji. Brakuje nam krytycznej samooceny, aby uznać, że również przyczyniamy się do powstania groźnych sytuacji na drodze. Należy pamiętać, że do powstania zdarzenia przyczynia się nie tylko naruszenie obowiązujących praw i zasad ruchu drogowego. Czasami jest to również wpływ kondycji psychofizycznej uczestnika ruchu, brak doświadczenia w prowadzeniu pojazdu, zwłaszcza w warunkach ruchu miejskiego, wadliwa oraz niewydolna infrastruktura drogowa itp. Wyliczać możemy bez końca, gdyż każde zdarzenie ma zróżnicowaną genezę powstania.

Bezspornie znajomość podstawowych zasad ruchu drogowego wśród wszystkich uczestników ruchu może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Podstawowe uregulowania prawne znajdziemy w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych. Znajomość oraz umiejętność praktycznego zastosowania tych przepisów z pewnością przyczyni się do poprawy płynności ruchu a przede wszystkim zmniejszenia ilości niebezpiecznych zdarzeń drogowych.

Uporządkujmy nasze rozważania według podziału na okoliczności, gdzie tramwaj nie posiada pierwszeństwa i na



Tramwaj zjeżdżający z ronda bez sygnalizacji świetlnej ma zawsze pierwszeństwo

sytuacje, gdzie korzysta z pierwszeństwa przejazdu w stosunku do innych uczestników ruchu.

Wśród przypadków gdzie tramwaj nie posiada pierwszeństwa wyróżniamy:

- włączanie się do ruchu – przy wyjeździe na jezdnię z pętli tramwajowej lub zajezdni na drogę

Art.17 ust. 2 Kierujący pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu.

- wykonywanie przez tramwaj zmiany kierunku jazdy w stosunku do pojazdów jadących na wprost na skrzyżowaniu o ruchu kierowanym

§ 95 ust. 4. Kierujący pojazdem szynowym skręcający na skrzyżowaniu o ruchu kierowanym sygnałami świetlnymi może je opuścić, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2-4, pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa uczestnikom ruchu poruszającym się na wprost. Przepisu nie stosuje się na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym oznaczonym znakami C-12.

- Wyjazd pojazdu szynowego z drogi podporządkowanej lub zakazu wjazdu określonymi zasadami kierowania ruchem (sygnalizacja świetlna, kierujący ruchem).

- sytuację, w której przejście dla pieszych przecina torowisko, na którym pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem szynowym. Powyższe nie zwalnia uczestników ruchu z zachowania zasady szczególnej ostrożności.

Art. 13. 1. Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Są to przypadki, gdzie tramwaj jest zobligowany do ustąpienia pierwszeństwa wynikającego z przepisów ruchu dro-



Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność

gowego. (dochodzi jeszcze zachowanie w stosunku do pojazdów uprzywilejowanych, autobusów wyjeżdżających z zatoki, przejazdu dla rowerów itd.)

Art. 3. 1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten nie utrudniać albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Posiadanie ustawowego pierwszeństwa lub innego uprzywilejowania nie jest prawem do bezwzględnego jego egzekwowania. Jeżeli występują symptomy zagrożenia jesteśmy zobligowani do zastosowania wszelkich działań (w tym również zaniechań w realizacji swoich praw) w celu zapobieganiu zagrożeniom.

Uprzywilejowanie pojazdu szynowego (tramwaju) w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego, występuje w przypadkach:

- pojazdu poruszającego się po torowisku (będącego elementem jezdni), który jest zobowiązany do niezwłocznego ustąpienia miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu.

art. 16. 6. Kierujący pojazdem znajdującym się na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe, jest obowiązany ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu.

Warto tu zwrócić uwagę, że pojazd ten ma ustąpić miejsca, a nie pierwszeństwa przejazdu, czyli usunąć się z toru jazdy tramwaju w sposób umożliwiający jego swobodny przejazd.

- przecinania się kierunków ruchu na skrzyżowaniach i poza nimi, gdzie poza wyżej wspomnianym wyjątkiem pojazd szynowy posiada przywilej pierwszeństwa bez względu na kierunek, z jakiego nadjeżdża.

Art. 25. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić



Ośrodek szkolenia MPK SA, którym kieruje Stefan Szczypuła zwraca szczególną uwagę na bezpieczeństwo przewożenia pasażerów.

PRZEPISY

pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo – także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdu szynowego, który ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża.

Warto zapamiętać: „Przywilej nie jest jednoznaczny z prawem”.

Występują jeszcze inne przepisy prawa drogowego regulujące stosunki pojazdów szynowych (tramwaj) z pozostałymi uczestnikami ruchu drogowego. Między innymi uregulowania te mają związek z :

- Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym.

- Jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu.

- Pojazd szynowy może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub wyprzedzanie odbywa się na jezdni jednokierunkowej.

- Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność przy przejeżdżaniu obok oznaczonego

przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy chodniku. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszemu swobodne dojście do tramwaju lub na chodnik. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu innych pojazdów komunikacji publicznej.

Dlatego bezpieczna koegzystencja pojazdów komunikacji publicznej, w tym pojazdów szynowych z innymi uczestnikami ruchu, wymaga dojrzałości emocjonalnej, zdolności przewidywania skutków działań i zaniechań, systematycznego podnoszenia poziomu wiedzy i umiejętności, lecz przede wszystkim myślenia kategoriami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nawet najbardziej precyzyjne przepisy ruchu drogowego nie są w stanie uwzględnić wszystkich sytuacji, jakie mogą mieć miejsca w ruchu i nie zapewnią bezpieczeństwa na drodze, jeżeli nie będą przestrzegane. Dlatego w każdej sytuacji postępuj w zgodzie nie tylko z przepisami ale także z rozsądkiem. Przewiduj możliwy rozwój sytuacji wydarzeń. Jeżeli masz wątpliwość co do zachowania się innego uczestnika ruchu – myśl za niego.

Stefan Szczypuła



Kierowcy często nie zdają sobie sprawy, że tramwaj skręcający z ul. Gertrudy w Dominikańską ma pierwszeństwo

NAJKORZYSTNIEJSZĄ OFERTĘ NA DOSTAWĘ NOWYCH TRAMWAJÓW PRZYSŁAŁA BYDGOSKA PESA

Otwarcie ofert nastąpiło, zgodnie z założonym harmonogramem postępowania, 10 października 2013 roku.

Uczestniczyła w nim, prócz przedstawicieli firm składających oferty, również licznie zgromadzona publiczność. W jej gronie znaleźli się zarówno przedstawiciele mediów, jak również sporo osób interesujących się komunikacją miejską. Otwarcie ofert zostało zarejestrowane kamerą.

Przed otwarciem ofert Przewodniczący Komisji odczytał kwotę, jaką MPK SA, czyli zamawiający zamierza przeznaczyć na finansowanie zamówienia.

W trakcie jawnego otwarcia ofert odczytano nazwy i adresy wykonawców, ceny ofert, nazwy i długości oferowanych tramwajów, okres gwarancji, termin wykonania i warunki płatności.

Jedną z przesylek, po otwarciu okazała się informacją, że jej nadawca nie weźmie udziału w postępowaniu.

Do przetargu przystąpiło czterech potencjalnych dostawców, którzy zaoferowali tramwaje na warunkach i o parametrach przedstawionych w poniższej tabeli.

Po części jawnej otwarcia ofert, komisja wyłoniona do prowadzenia postępowania przystąpiła niezwłocznie do prac nad sprawdzaniem i oceną ofert.

Sprawdzeniu podlegała kompletność ofert i ich zawartość formalna oraz merytoryczna. Do wszystkich oferentów skierowano pisma, w których zwracano się o informacje uzupełniające i wyjaśniające, których na podstawie ofert nie

można było zweryfikować. Wszyscy, terminowo i z należytą starannością odnieśli się do pytań. Na podstawie informacji z ofert i udzielonych odpowiedzi można było przystąpić do oceny ofert. Punktowano (zgodnie z założeniami SIWZ), wiele istotnych parametrów, dotyczących przede wszystkim standardu podróżowania (np. długości niskiej podłogi) oraz eksploatacji tramwaju.

Taki sposób oceny i wyboru zagwarantował wyłonienie dostawcy, który mając potencjał i wystarczające doświadczenie w produkcji tramwajów dostarczy, w wymaganym terminie, tramwaj „przyjazny” dla pasażerów i środowiska, zaś jego budowa, zastosowane komponenty i podzespoły pozwolą na długoletnią eksploatację w istniejącej i planowanej perspektywnie do rozbudowy sieci torowej miasta.

W poniedziałek, 9 grudnia 2013 roku został zatwierdzony dostawca 36 niskopodłogowych tramwajów o długości 42,83 m dla Krakowa, którym została firma Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz S.A.

W przypadku pozytywnego wyniku kontroli uprzedniej przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, braku odwołań i ewentualnych wyroków Krajowej Izby Odwoławczej lub Sądu i co najważniejsze – przyznania spodziewanych środków z Unii Europejskiej na realizację zadania, nowe tramwaje powinny pojawić się w Krakowie w 2015 roku.

Spowoduje to, że z ulic miasta znikną pociągi składające się z trzech wagonów 105Na.

Stanisław Jurga

ZBIORCZE ZESTAWIENIE INFORMACJI ODCZYTANYCH PODCZAS OTWARACIA OFERT W DNIU 10.10.2013R. O GODZ. 11:30

ZAKUP 36 SZT. NISKOPODŁOGOWYCH, PRZEGUBOWYCH WAGONÓW TRAMWAJOWYCH - ZNAK SPRAWY FZ-281-128/12

Kwota jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zadania to 442 800 000 zł brutto

Nr oferty	Nazwa i adres wykonawcy	Nazwa tramwaju (typ, symbol)	Długość tramwaju [m]	Cena brutto [zł]	Gwarancja [m-ce]	Termin wykonania	Warunki płatności	Informacje dotyczące oferty (data wpływu, liczba dziennika)
1.	Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., ul. Zygmunta Augusta 11, 85 - 082 Bydgoszcz, Polska	TWIST STEP	42,83	358.225.200,00	39	ZGODNIE Z SIWZ	ZGODNIE Z SIWZ	10.10.2013r. godz. 8:18, znak 9528/13
2.	Solaris Bus & Coach S.A., ul. Obornicka 46, Bolechowo-Osiedle, 62 - 005 Owińska, Polska	SOLARIS TRAMINO typ Kraków	42,99	351.287.999,85	39	ZGODNIE Z SIWZ	ZGODNIE Z SIWZ	10.10.2013r. godz. 9:58, znak 9534/13
3.	Stadler Polska Sp. z o.o., ul. Targowa 50, 08-110 Siedlce, Polska	TANGO SIMPATICO	39,48	517.013.280,00	39	ZGODNIE Z SIWZ	ZGODNIE Z SIWZ	10.10.2013r. godz. 10:14, znak 9535/13
	Stadler Pankow GmbH Lessingstrasse 102, 13158 Berlin, Niemcy							
4.	Newag S.A., ul. Wyspiańskiego 3, 33 - 300 Nowy Sącz, Polska	FLEXITY CLASSIC NGT10 model Kraków 5	40,69	436.158.000,00	39	ZGODNIE Z SIWZ	ZGODNIE Z SIWZ	10.10.2013r. godz. 10:25, znak 9537/13

REKLAMA W MPK KRAKÓW – JAKA I DLACZEGO?

Chcąc zareklamować się na pojazdach komunikacji miejskiej oraz wewnątrz nich należy odpowiedzieć sobie na dwa podstawowe pytania: jaka ta reklama być i dlaczego akurat taka? Ale zanim spróbujemy odpowiedzieć na te pytania zapoznajmy się z ofertą reklam, jaką oferuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Mamy tu do czynienia z podziałem na dwie główne formy reklamy. Są to reklama zewnętrzna i reklama wewnętrzna.

Omawianie rozpoczniemy od reklamy, która jest jedną z najbardziej widocznych w Krakowie. Reklama całopojazdowa, bo to o niej tu mowa zasięgiem i rozmiarem przebija większość dostępnych na rynku form reklamy. Duże rozmiary (od około 35 m² do 130 m²) w połączeniu z dobrze dobraną i zaprojektowaną grafiką sprawiają, że tak oklejony tramwaj bądź autobus nie pozostanie niezauważony.

Jednak, gdy uznamy, że reklama na całych pojazdach jest dla nas nieodpowiednia i chcielibyśmy czegoś innego, przewoźnik przygotował nam na to odpowiedź w formie reklamy modułowej. W założeniach bardzo przypomina całopojazdową jednak różni się wielkością. Umieszczana jest dokładnie na tych samych pojazdach jednak powierzchnia jaką zajmuje jest mniejsza.

Reklama całopojazdowa jak i modułowa są bardzo skutecznymi sposobami promocji. Jednak nie wszyscy potrzebują takich. Niektórzy klienci poza posiadaniem ciekawej reklamy pragną, aby byli „wszędzie”. Chcą, aby w jednej chwili, w każdej części miasta z ich ofertą bądź propozycją mogło zapoznać się jak najwięcej ludzi. Idealnym do tego typu promocji rozwiązaniem jest reklama wewnętrzna, w formie plakatów oraz Bus TV. Plakaty umieszczone w ramkach bądź na oparciach siedzisk mogą w tej samej chwili być umieszczone w ponad 200 różnych tramwajach. Spot reklamowy umieszczony w Bus TV może być emitowany ponad 310 000 razy w miesiącu. Takie ilości sprawiają, że mimo mniejszych rozmiarów są to reklamy równie widoczne i efektywne, co reklamy zewnętrzne.

Skoro już wiemy, jakie formy reklamy oferuje nam MPK SA możemy zastanowić się nad odpowiedzią na pytania: jaka i dlaczego. Po pierwsze rozważmy, po co potrzebna jest nam reklama. Wszystko zależy od tego, czy chcemy wypromować markę, przedstawić potencjalnym klientom nowy produkt, nową usługę lub pozwolić zapoznać się z jakimś wydarzeniem. Wszystkie te cele możemy osiągnąć korzystając z usług reklamowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Gdy już wiemy, po co



Reklama zewnętrzna na tramwaju NGT6

jej potrzebujemy możemy wybrać, jaka będzie forma reklamy. Najlepszym rozwiązaniem do promocji marki jest reklama całopojazdowa. Jest to duża reklama jeżdżąca po całym Krakowie. Jej gabaryty oraz widoczność sprawiają, że jest zauważana wszędzie gdzie się pojawia. Gdy chcemy zareklamować konkretny produkt bądź akcję z pomocą przychodzi nam reklama modułowa. Mniejszej wielkości reklama umieszczona na bokach tramwaju bądź tyle i bokach autobusu jest tańsza niż całopojazdowa, a co za tym idzie za taką samą kwotę możemy ją umieścić na większej liczbie pojazdów. Nasza reklama, wielkości małego billboardu, będzie jeździła i nas promowała. Dotrze tam gdzie nie dotrze żaden „inny billboard”. Jednak zdarzają się sytuacje, gdy promocja naszego produktu lub usługi musi być krótsza i w dużej ilości. Wtedy najlepszym rozwiązaniem jest reklama wewnątrz pojazdów komunikacji miejskiej. Reklama w blisko 400 tramwajach lub 500 autobusach w jednej chwili pozwala zapoznać się z reklamą olbrzymiej liczbie pasażerów. Długość takiej promocji albo ilość tramwajów czy autobusów, w których zamieścimy plakaty lub spoty zależy tylko od nas. Należy jednak pamiętać, że im dłużej reklama będzie eksponowana i im więcej pojazdów obejmie tym większa będzie liczba potencjalnych klientów.

Różnorodność reklam i możliwości, jakie one dają sprawia, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA jest znakomitym sposobem promocji w Krakowie i okolicach. Pojazdami MPK SA porusza się dziennie ponad 1 000 000 mieszkańców Krakowa, okolic i turystów. Wystarczy się tylko dobrze zastanowić, którą z form reklamy wybrać, aby stali się oni naszymi klientami.

Jerzy Maszewski

SPOTKANIE HONOROWYCH DAWCÓW KRWI W MPK SA



Dzieci grały na akordeonach...

28 listopada 2013 roku odbyło się tradycyjne spotkanie honorowych krwiodawców, członków Klubu „HDK” PCK przy MPK SA w Krakowie z Zarządem MPK SA w Krakowie oraz przedstawicielami działających na terenie Przedsiębiorstwa Związków Zawodowych.

Te spotkania są pewnego rodzaju wydarzeniem kulturalnym, ze względu na występy dzieci niewidomych i słabowidzących ze specjalnego ośrodka przy ul. Tynieckiej.

Poziom tych koncertów jest co roku wyższy. Młodzi soliści wykonywali znane przeboje, aplauz wzbudził wykonaw-



oraz na organach

ca piosenki Czesława Niemena „Wspomnienie”. Była też piosenka z repertuaru Anny Jantar, nie mogło też zabraknąć koncertu smyczkowego upamiętniającego wybitnego polskiego kompozytora Witolda Lutosławskiego (rok 2013 jest poświęcony jego twórczości). Każdy z młodych artystów zasługuje na wzmiankę, jak choćby najmłodsza, kilkuletnia uczestniczka koncertu.

Wszyscy młodzi artyści otrzymali drobne upominki, a dyrektor ośrodka – Barbara Planta podziękowanie za współpracę z Klubem.

W części oficjalnej spotkania były wręczane wyróżnienia dla krwiodawców.

Stanisław Wąs otrzymał odznakę „Zasłużonego HDK” I stopnia, Aneta Klaja – Furtak otrzymała odznakę II stopnia, a Grzegorz Budzowski, Artur Drożdż, Mikołaj Korpak, Robert Krawczuk i Ludmiła Zaczekiewicz wyróżnieni zostali odznakami III stopnia.

Odznaki wręczała prezes Oddziału Rejonowego PCK w Krakowie – Stanisława Badowska.

Następnie Prezes Zarządu MPK SA w Krakowie – Julian Pilszczek i Prezes Klubu „HDK” PCK przy MPK SA w Krakowie – Andrzej Ostafin wręczyli okolicznościowe dyplomy i upominki najaktywniejszym członkom Klubu.

Dyplomy otrzymali także zasłużeni działacze Klubu: Ryszard Sasuła – uczestnik pierwszej akcji krwiodawstwa w 1962 r., Andrzej Balon – współzałożyciel Klubu oraz Tadeusz Walczak – długoletni Prezes Klubu i Koła PCK.

Ponadto wyróżnione zostały osoby oraz organizacje związkowe, które na co dzień wspomagają działalność Klubu. Natomiast Małopolski Oddział Okręgowy PCK w Krakowie wyróżnił medalem „55-lecia HDK” Prezesa MPK SA w Krakowie – Juliana Pilszczka, a okolicznościowym dyplomem Klub „HDK” PCK przy MPK SA w Krakowie.

Władysław Michalski



Julian Pilszczek, prezes MPK SA otrzymał medal 55-lecia HDK



Wyróżnienie otrzymał także Andrzej Ostafin, prezes klubu HDK przy MPK SA

KOMUNIKACJA 1 LISTOPADA



1 listopada zwiększa się częstotliwość linii tramwajowych...

Dzień 1 listopada jest dla wszystkich jednym z najważniejszych świąt w roku. Jak podają statystyki w tym dniu prawie każdy zapytany respondent, w jaki sposób będzie spędzał Święto Zmarłych odpowiada, że odwiedzi groby najbliższych. Nic więc dziwnego, że każdego roku na ten szczególnie okres jest przygotowywana specjalna organizacja ruchu oraz specjalna oferta komunikacji zbiorowej. Tylko w taki sposób jest możliwe zaspokojenie potrzeb przemieszczania się pomiędzy różnymi cmentarzami w Krakowie setek tysięcy ludzi.

W tym roku dzień Wszystkich Świętych wypadł w piątek. Taki układ dni w kalendarzu powoduje, że groby odwiedzane są w cały weekend, a biorąc pod uwagę, że w naszej religii Dzień Zaduszny (2 listopada) jest równie ważny, należało się spodziewać wzmożonych przejazdów między krakowskimi nekropoliami również sobotą i w niedzielę. Mając cały weekend do dyspozycji często dzielimy nasze odwiedziny, a dla organizatora komunikacji jest również niewiadomą jak te podróże zostaną rozłożone. Wychodząc temu naprzeciw specjalna organizacja ruchu i komunikacji obowiązywała zarówno 1 listopada jak również w sobotę i w niedzielę.

Ponieważ nasze doświadczenia z lat ubiegłych pokazywały, że dotychczas wprowadzane zmiany uzyskały akceptację społeczną oraz w znaczący sposób przyczyniały się do pozostawiania przez krakowian samochodów osobowych i korzystania z komunikacji zbiorowej, również w tym roku wprowadzona została podobna organizacja. Podobna, gdyż jak co roku zostały naniesione pewne poprawki wynikające z obserwacji z roku ubiegłego oraz, a może przede wszystkim, dostosowujące do istniejących zmian w organizacji ruchu ze względu na trwające remonty i nowe inwestycje.

Z najważniejszych zmian należy wymienić to, że w tym roku po raz pierwszy funkcjonowała linia tramwajowa do Czerwonych Maków, co wymagało zmiany tras zarówno linii tramwajowych jak i autobusowych.

Linia tramwajowa nr 81 została skierowana do Czerwonych Maków i tym samym zastąpiła linię autobusową 802, która została skrócona do Cracovii Stadion. Obserwując



... i autobusowych

to rozwiązanie pasażerowie najczęściej zgłaszali uwagi, że powinna ta linia dojechać do Ronda Grunwaldzkiego dając możliwość przesiadki na linię tramwajową 81.

Z doświadczeń roku ubiegłego zdecydowano zwiększyć częstotliwość linii 810 łączącej dwie największe krakowskie nekropolie: Cmentarz Batowice i Cmentarz Grębałów. W ubiegłym roku autobusy na tej linii kursowały co 7,5 minuty, a w tym roku już co 5 minut. Miało to rozładować bardzo duże napełnienia tej linii i podnieść jakość usługi. Jednak takiej częstotliwości nie sprzyjała przyjęta organizacja ruchu na ul. Darwina. Dopuszczony ruch ogólny wszystkich pojazdów powodował, że w powstających korkach utykało kilka kolejnych autobusów tej linii i trudno było utrzymać regularność kursów. W tym przypadku wniosek powinien być tylko jeden – zmienić organizację ruchu przy Cmentarzu Grębałów. Jeśli nie udroźni się tej ulicy w przyszłym roku zaplanowana wysoka częstotliwość będzie widniała tylko w rozkładzie jazdy.

Jak pokazuje historia jeszcze ani razu nie została powtórzona dokładnie taka sama organizacja linii specjalnych. Oczywiście zasada jest co roku ta sama, ale różne nowe inwestycje, remonty wymuszają wprowadzanie większych lub mniejszych korekt. Zastanawiając się jakie zmiany czekają nas w przyszłym 2014 roku, to należy wymienić przebudowę ul. Mogilskiej i al. Jana Pawła II. Ten remont rozpocznie się już wkrótce i potrwa prawie rok. To czy będzie możliwy ruch tramwajowy będzie miało istotny wpływ na komunikację.

Pewną tradycją jest spisywanie wszystkie zgłoszonych uwag dotyczących funkcjonowania komunikacji 1 listopada, które następnie są analizowane i przy planowaniu w latach następnych w ramach możliwości uwzględniane. Niestety nikt nie jest w stanie przewidzieć, jakie utrudnienia w ruchu będą w następnych latach, i czy uda się wprowadzić wszystkie proponowane korekty, ale z całą pewnością będziemy przekazywać nasze uwagi do organizatora transportu i starać się, aby komunikacja realizowana przez MPK SA była na jak najwyższym poziomie.

Adrian Obuchowicz



10.09.2013

Na ul. Medweckiego, w ciężarowym samochodzie marki IVECO urwały się... dwa koła. Droga została całkowicie zablokowana, a autobusy były kierowane na trasy objazdowe. Służby miejskie ograniczyły się do zabezpieczenia miejsca awarii w oczekiwaniu na specjalistyczną pomoc drogową.

16.10.2013

Na ul. Broniewskiego na przejściu dla pieszych pod Szpitalem Rydygiera doszło do potrącenia pieszego. Przejazd został całkowicie zablokowany, a autobusy linii 125 i 501 zostały skierowane na objazd przez ul. Dunikowskiego.

28.10.2013

O godz. 5:25 na ul. Ks. Janczarza doszło do kolizji tramwaju linii 14 z samochodem dostawczym Fiat Ducato. W wyniku zderzenia doszło do wykolejenia składu. Przerwa w ruchu tramwajów do Mistrzejowic trwała 2,5 godziny.

1.11.2013

Jak co roku obsługiwaliśmy linie specjalne kursujące do krakowskich nekropolii. Wzmożona ilość przewo-

żonych pasażerów nie stanowiła dla nas żadnego problemu, a całość komunikacji pod czujnym okiem Nadzoru Ruchu funkcjonowała sprawnie. Dzięki zabezpieczeniu newralgicznych punktów przy cmentarzach przez inspektorów ruchu, policjantów i strażników miejskich autobusy i tramwaje miały możliwość sprawnego przejazdu i wymiany pasażerów. Nie odnotowaliśmy w tym dniu większych utrudnień.

1.11.2013

Prowadzący linii 123 zgłosił, że w jego autobusie znajduje się nietrzeźwy mężczyzna wymachujący przedmiotem przypominającym broń. Na miejsce wezwano radiowóz policyjny, którego obsługa po krótkich pertraktacjach obezwładniła agresora zabierając mu, jak się okazało, pistolet gazowy.

8.11.2013

O godz. 12:50 Straż Miejska telefonicznie poinformowała nas, że ujęła sprawców rozpylenia gazu w tramwaju linii 4. Poszkodowanymi byli kontrolerzy biletów, a sprawcą gapowicz. W celu dowodowym zabezpieczono monitoring z wszystkich kamer zamontowanych w pojeździe i przekazano policji.

20.11.2013

Na ul. Łużyckiej doszło do czołowego zderzenia dwóch samochodów osobowych, które następnie z impetem wpadły na autobus linii 107. Uszkodzenia naszego pojazdu były tak duże, że musiał on być holowany do stacji obsługi w celu naprawy i ponownego dopuszczenia do ruchu.

25.11.2012

„Inauguracja” Akcji Zima 2013/2014. Autobus linii 210 z powodu śliskiej nawierzchni stanął na przystanku Bębło Lasek. Informacja o tej niedogodności została przekazana niezwłocznie służbom powiatowym i po niedługim oczekiwaniu pasażerowie mogli kontynuować swoją podróż.

1.12.2013

O godzinie 5:18 na Placu Wolnica pod jadący tramwaj rzuciła się kobieta. W wyniku dochodzenia po wypadku okazało się, że była to nieudana próba samobójcza. Poszkodowana była tak nietrzeźwa, że nie trafiła przed wagon a wbiegła w jego bok doznając jedynie ogólnych potłuczeń. Po przyjeździe pogotowia, lekarz udzielający pomocy został wyzywany od najgorszych przez niedoświadczoną samobójczynię.

Michał Wójtowicz

MPK SA DOCENIA PRACOWNIKÓW Z NAJDŁUŻSZYM STAŻEM

JUBILACI DZIAŁU OBSŁUGI RU- CHU

40 lat

PROFIC RYSZARD

PŁATEK STEFAN

35 lat

GWÓZDŹ JÓZEF

WASZCZUK JOWENCJUSZ

CEŁAK WIESŁAW

30 lat

STAŃKOWSKI FRANCISZEK

RYŚ STEFAN

25 lat

SOBOTA JACEK

ŁANOSZKA MARIAN

WOŹNIAK JOANNA

NIEĆ ZOFIA

20 lat

ŁACH RENATA

SŁOWIK JAN

SCHUMACHER BOGDAN

DZIERWA ROMAN

JUBILACI – PRACOWNICY SIE- DZIBY MPK SA PRZY UL. BROŻKA

45 lat

MUCHA EWA

PITUCH STANISŁAW

40 lat

ŁAKOMY KRYSZYNA

35 lat

CAŁUS ANDRZEJ

KORDAS MARIA

MASTALERZ JAN

PŁOSKONKA RYSZARD

STOPA STANISŁAW

SZWAJA BARBARA

30 lat

GAWOR WANDA

JURGA STANISŁAW

KARBOWIAK JOLANTA

KMIECIK BOGUSŁAWA

KORSZON STANISŁAW

MAJ – ŁABUZ KAZIMIERA

MALEC MARTA

MALINA JAN

MASZEWSKA BOŻENA

SKUBA STANISŁAW

TWOREK KRZYSZTOF

WARSKA LUCYNA

ŻELAZO BOGDAN

25 lat

BULDA MAŁGORZATA

DZIADOŃ ALEKSANDER

DULIŃSKA ANTONINA

KRAWCZYK AGATA

KRUPNIK MAŁGORZATA

MIGAS MARTA

NAZIMEK MARIA

PAWŁOWSKI KRZYSZTOF

PODWIĄZKA JERZY

SONIK ANNA

WAŁAS DANUTA

ZĘBAŁA DOROTA

20 lat

MAGIERA WIESŁAWA

RASCH DANUTA

WIKARJAK JANUSZ

WRONA WRTUR

WROŃSKA JOANNA

WROŃSKI EDMUND

EMERYCI

KARAŚ MICHALINA

KURCZ HELENA

JUBILACI ZAJEZDNI I STACJI OB- SŁUGI WOLA DUCHACKA

45 lat

PAWŁAK JÓZEF

40 lat

RYCHTARSKA GRAŻYNA

KARAMAŃSKI WALDEMAR

35 lat

KUCZARA TADEUSZ

MISIURSKI LESZEK

MIŚKOWIEC BRONISŁAW

SIKORA KRZYSZTOF

ZBROJA ADAM

30 lat

JANICKA MAŁGORZATA

BARAN JAROSŁAW

CZARNIK BOGUSŁAW

GÓRNISIEWICZ KRZYSZTOF
GRZYBOWSKI WIESŁAW
KAŁUŻA RYSZARD
MECH WIESŁAW
OBRZYDOWSKI JACEK
PIETRUSZKA PIOTR
RYKOWSKI ALEKSANDER
STOKŁOSA JANUSZ
ZAWISZA RYSZARD
ZIĘCIK TADEUSZ
ZIMIRSKI ALEKSANDER

25 lat

KWIATEK MARIA
TYC IRENA
BACZYŃSKI MAREK
BADURA PIOTR
BUGAJ WIESŁAW
BURDA RYSZARD
KAPUSTA WIESŁAW
KRUSZYNA KRZYSZTOF
PISKORZ PIOTR
POLAK TADEUSZ
SKALNY WIESŁAW

20 lat

BOCHNIA KRZYSZTOF
GUNIA MAREK
KRAUZE KAZIMIERZ
SIUDA WIESŁAW
TOMANA JACEK

EMERYCI

PAWLAK JÓZEF
BUDEK KRZYSZTOF
PONIEDZIAŁEK TADEUSZ
RAUCZYŃSKI LESŁAW
KRZYSZTOFEK KAZIMIERZ
ŚWIDER ANDRZEJ
KUBERA BOGDAN
PAJDAK JÓZEF
LEMPART LUDWIK
TOMCZYK MAREK
ZIÓŁKO ANDRZEJ
WOJTAL STEFAN
HERÓD WŁODZIMIERZ

**JUBILACI STACJI OBSŁUGI I ZA-
JEZDNI NOWA HUTA**

40 lat

HALKO MARIAN
TOMKIEWICZ JERZY
MICHAŁSKI WŁADYSŁAW

35 lat

BRYCZEK MIECZYŚLAW

30 lat

GUZIK ANNA
KIJANIA KAZIMIERZ
NIEZGODA JACEK
PAWŁOWSKI ARTUR
DROBNIAK KRZYSZTOF
JASEK KRZYSZTOF
MADERAK DARIUSZ
PIETRZYK BOGUSŁAW
ŚWISTEK BOGDAN

25 lat

CEDA REGINA
BOCZKOWSKI WIESŁAW
CZECHOWSKI MIROŚLAW
GRZYWA WIESŁAW
KMIECIK GRZEGORZ
ORYSZCZAK JERZY
STACHURA MARIAN
URBANIEC JANUSZ
WIECZOREK JAN
ZAJĄC WŁODZIMIERZ
ŻUREK TOMASZ
KWINTA JADWIGA
MUSZYŃSKI PAWEŁ
SACHOGŁUCHOWICZ JAN

20 lat

JESIONKA MARCIN
KOLANIAK MIROŚLAW
STRUMIŃSKI PIOTR
CHMIEL JAN
JANISZEWSKI WACŁAW
KRAJEWSKI DARIUSZ
KLUCZEWSKI STANISŁAW
SZAŁAS STANISŁAW
SEWERYŃSKI ANDRZEJ

**EMERYCI STACJI OBSŁUGI I ZA-
JEZDNI NOWA HUTA**

HALKO MARIAN
TOMKIEWICZ JERZY
GRALAK MARIAN
WOJTAŚ MARIAN

**JUBILACI STACJI OBSŁUGI I ZA-
JEZDNI PŁASZÓW**

40 lat

GRELA ANDRZEJ

35 lat

KUBIELAS WIESŁAW
MADYDA KAZIMIERZ
WÓJCIK RYSZARD
KOLARZ ZBIGNIEW
KLAŚ KRZYSZTOF





KUCHARSKI TADEUSZ

SROKA JÓZEF

30 lat

SZCZEPANIK LESZEK

KUREK ANDRZEJ

PORĘBSKI ROMAN

PIWOWARSKI JAN

GACH KAZIMIERZ

MICHALSKI ANDRZEJ

WĄCHAŁA STANISŁAW

GASTOŁ PIOTR

MICHOROWSKA EWA

BIAŁEK HENRYK

CHRZAŚCZYK STEFAN

GUGA MARIA

KRZYWDZIŃSKI WOJCIECH

RYBKA ANDRZEJ

WŁODARCZYK MAREK

ZYCH RYSZARD

25 lat

KUROWSKI ADAM

GRABOWICZ ZOFIA

MAJKA ADAM

JANISZ ANDRZEJ

LEŚNIAK MAREK

SZMELING ROMAN

BRÓZDA MAREK

WÓJCIK TADEUSZ

GRZESIKOWSKI JAN

DZIURDZIA KAZIMIERZ

GRABOWSKI JAROSŁAW

KALETA KAZIMIERZ

NOWAK ZBIGNIEW

SŁADECZEK ALBIN

WIĘCKOWSKA MARIANNA

20 lat

BŁACHUT ADAM

SZCZEŚNIAK BOGDAN

DZIDEK TADEUSZ

TROJAŃSKI PIOTR

JEŻ TOMASZ

ŻELAZNY LESZEK

JANKOWSKI CZESŁAW

AUGUSTYNIAK MAREK

MAJ ZBIGNIEW

GŁOWACKI ALEKSANDER

RADWAŃSKI ROBERT

MICHOROWSKI JERZY

**EMERYCI STACJI OBSŁUGI I ZA-
JEZDNI PŁASZÓW**

MARDYŁA KAZIMIERZ

JAMRÓZ JÓZEF

LESIŃSKI HANRYK

GRZESIAK STANISŁAW

FILIPOWSKI ALEKSANDER

PILCH CZESŁAW

GIL JAN

DEC ZBIGNIEW

SĘDOR JERZY

CHMIELOWIEC ADAM

**JUBILACI STACJI OBSŁUGI I ZA-
JEZDNI BIEŃCZYCE**

40 lat

BŁAUT ZBIGNIEW

35 lat

KURLET JAROSŁAW

MAZUR MARIAN

SPRUCH ARTUR

ŻAK WIESŁAW

30 lat

GAJDA MARIAN

HAJOS KRZYSZTOF

HARTABUS KRZYSZTOF

JURKIEWICZ MAREK

25 Lat

BOCZKOWSKI MARCIN

BORYCKA JOLANTA

CHALOTA ADAM

CIEŚLIK ZBIGNIEW

GAŹDZICKI JACEK

GRUSZOWSKI ROBERT

JAZGAR DARIUSZ

KACZMARCZYK ANDRZEJ

MACIECHOWSKI PAWEŁ

MAŁYSZEK MAREK

NOGIEĆ MARIAN

PŁATEK TADEUSZ

SAMBORSKA URSZULA

SZCZEPANEK MARZANNA

SZYBECKI KRZYSZTOF

ZIENKIEWICZ WIESŁAW

20 lat

BEDNARZ PAWEŁ

BODZIOCH PIOTR

DONIEC ZDZISŁAW

KAPCIA MARIUSZ

KLUCZEWSKI TADEUSZ

KOŁACZ PIOTR

MYSZKA JACEK

PABIAN WOJCIECH

PYCIAK ZDZISŁAW

STOJEK MACIEJ

EMERYCI STACJI OBSŁUGI I ZAJEZDNI BIEŃCZYCE

SZEFLER LESŁAW
JURZEC JÓZEF
PAJĄK JÓZEF
GAJDA MARIAN
KOZIEJA WIESŁAW
KURZAWA JAN

JUBILACI STACJI OBSŁUGI I REMONTÓW, ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ I STACJI OBSŁUGI PODGÓRZE

40 lat

MUCHA HALINA
ADAMCZYK ZDZISŁAW
TUREK ANDRZEJ

35 lat

TYLEK MAŁGORZATA
JANIK JÓZEF
JUDKA KAZIMIERZ
KUBIK TADEUSZ
NOWAK TADEUSZ
PAPROCKI KRZYSZTOF
SROKA KAZIMIERZ
URBAŃCZYK STANISŁAW

30 lat

GRZYSZKA ZOFIA
WALASEK MARTA
ZABAGŁO BARBARA
BOCHENEK ANDRZEJ
GAWOR JACEK
GIBEK JANUSZ
KURLETO BOGDAN
LEŚNIAK PAWEŁ
LUZAR MAREK
MUSIAŁ PAWEŁ
PŁONKA PAWEŁ
RAIS RYSZARD
SIUDAK ANDRZEJ
SROKA ZBIGNIEW
ŚLĘCZKA JANUSZ
TARNOWSKI TADEUSZ
WÓJTOWICZ MAREK

25 lat

ADAMCZYK ADAM
CHYLA JACEK
CZEKAJ GRZEGORZ
DROZDOWSKI MAREK
FURGAŁ IRENEUSZ
GRZESIAK KRZYSZTOF
HUK TADEUSZ

JASKOWSKI LESZEK
KALISZ PAWEŁ
KOPCIUCH LESZEK
KOWALÓWKA MARIUSZ
LELEK RYSZARD
PISKORZ SŁAWOMIR
RADWAŃSKI KRZYSZTOF
ŻMUDA MIROSŁAW

20 lat

GÓRSZCZAK URSZULA
DUDEK JAN
BIAŁECKI MICHAŁ
BŁĘDOWSKI JANUSZ
ĆWIERTNIA LESZEK
KOWALSKI ANDRZEJ
LUDWIN CZESŁAW
LUDKIEWICZ SŁAWOMIR
MACIĄG ROBERT
MUCHA GRZEGORZ
POLAK MARIUSZ
SEWIOŁŁO KAZIMIERZ
STOPA ADAM
SZCZUREK ANDRZEJ
ZIĘTARA JÓZEF

EMERYCI

MUCHA HALINA
GONTKIEWICZ STANISŁAW
JUDA KAZIMIERZ
KARAŚ EUGENIUSZ
KOWALIK KAZIMIERZ
RAIS RYSZARD
ROZNER STANISŁAW
SENDYKA ALEKSANDER
WOŁOCH STANISŁAW
WRÓBEL ADAM
ZAWADZIK EDWARD

ODZNAKA ZASŁUŻONY DLA MPK SA W KRAKOWIE

1. MAREK SOSNOWSKI
2. MARIAN NOWIŃSKI
3. ANDRZEJ TUREK
4. ROMAN PAWLINA
5. JAROSŁAW GRABOWSKI
6. MAREK MLECZKO
7. ANDRZEJ DĄBEK
8. JERZY JAKIMOWICZ
9. JERZY SZAFRANIEC
10. MAREK TOPORSKI

Oprac. Katarzyna Sadowska





MPK SA PATRONEM KRAKOWSKIEGO TECHNIKUM KOMUNIKACYJNEGO

W piątek, 15 listopada Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie podpisało porozumienie o współpracy z Zespołem Szkół nr 1 im. św. Rafała Kalinowskiego. Umowę w imieniu MPK SA podpisał Julian Pilszczek, Prezes zarządu oraz Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK SA, a w imieniu szkoły Wiesław Mroszczyk, dyrektor Zespołu Szkół. Porozumienie umożliwi współpracę, której efektem ma być rozwój edukacji technicznej młodzieży oraz rozwijanie zainteresowań, mogących pomóc absolwentom szkoły w wejściu na rynek pracy.

– Młodzi ludzie po ukończeniu szkoły często mają problem ze znalezieniem pracy. Mam nadzieję, że dzięki tej umowie uczniowie technikum komunikacyjnego i zasadniczej szkoły zawodowej w Krakowie takiego problemu mieć nie będą – mówił Julian Pilszczek, prezes MPK SA w Krakowie. Dodał także, że w ramach umowy uczniowie szkoły uzyskają możliwość odbywania praktyk w MPK SA. Będą także mogli liczyć na oferty pracy u krakowskiego przewoźnika, po zakończeniu nauki.

Podpisanie umowy patronackiej przez MPK SA to przykład tzw. szkolnictwa zawodowego, którego celem jest jak najlepsze przygotowanie uczniów do wykonywania zawodu po ukończeniu szkoły.

Marek Gancarczyk

PRACOWNICY MPK NIE MAJĄ DOŚĆ PIŁKI!

Po wznowieniu rozgrywek ligi MPK w 2011 roku dla biorących w niej udział zawodników najtrudniejszym okresem była zimowa przerwa w rozgrywkach. Trwała ona blisko 5-miesiący, dlatego organizatorzy ligi zastanawiali się co zrobić, aby rozbrat z piłką nie był tak długi. Pomysł utworzenia ligi halowej spodobał się niemal wszystkim. Początkowo osiem zespołów zadeklarowało chęć udziału w roz-

grywkach, lecz im bliżej było rozpoczęcia tym zapał gasł. Ostatecznie na spotkaniu kapitanów drużyn udało się stworzyć ligę halowej, w której weźmie udział sześć zespołów. Są to Zajeżdźnia Autobusowa Wola Duchacka, Zajeżdźnia Autobusowa Bieńczyce, Zajeżdźnia Autobusowa Płaszów, Zajeżdźnia Tramwajowa Nowa Huta, Zajeżdźnia Tramwajowa Podgórze oraz Nadzór Ruchu połączony ze Stacją Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Początek rozgrywek zaplanowano na piątek, 22 listopada 2013 na boisku pod balonem przy ulicy Bulwarowej. Druga tegoroczna kolejka zaplanowana była na 6 grudnia, lecz z przyczyn niezależnych od organizatorów musiała zostać przeniesiona na rok 2014. Wtedy też odbędą się pozostałe trzy kolejki, które będą rozegrane w lutym i marcu. Każda drużyna rozegra pięć meczów i właśnie te mecze powinny sprawić, że okres zimowej przerwy nie będzie tak długi. Wypada tylko życzyć zdrowia wszystkim, którzy biorą udział w rozgrywkach i pogratulować zapału, bo jak widać możliwości do gry na zielonej murawie jak też na sztucznej nawierzchni jest coraz więcej.

Janusz Więckowski

Wyniki kolejki z 22 listopada 2013 roku

Nowa Huta 2-6 Płaszów

Nadzór/SOA Wola Duchacka 2-5 Podgórze

Wola Duchacka 9-7 Bieńczyce

TABELA

1.Płaszów	1	3	6:2
2.Podgórze	1	3	5:2
3.Wola D.	1	3	9-7
4.Bieńczyce	1	0	7-9
5.Nadzór/SOA	1	0	2-5
6.Nowa Huta	1	0	2-6

AUDIT JAKO NARZĘDZIE ZARZĄDZANIA ORGANIZACJĄ

Audit, jako narzędzie zarządzania organizacją jest jednym z wymagań norm ISO. Pozornie, dla mniej doświadczonych organizacji, może jawić się jako czynność formalna, merytorycznie niewiele lub zgoła niemal nic nie wnosząca, o której trudno mówić jako o tworzącej wartość dodaną. Tymczasem, jeśli taka ocena ma miejsce, to skutkiem spojrzenia płytkiego, powierzchownego. Bo jest inaczej. Dzisiejsze, już wieloletnie doświadczenie, jednoznacznie wskazuje na przynajmniej cztery obszary pozytywnie i korzystnie czerpiące z faktu przeprowadzania spotkań auditowych poświęconych sprawdzaniu zgodności.

Norma 9001 wskazuje na przeprowadzanie auditów wewnętrznych w celu określenia czy system zarządzania jakością jest a) zgodny z zaplanowanym ustaleniami, b) z wymaganiami norm, c) z wymaganiami ustanowionymi przez organizację, d) skutecznie wdrożony i utrzymywany. Nie jest to moim zdaniem wartością jedyną. Stawianie pytań

auditowych, przygotowanych solidnie, w sposób obiektywny winno dać odpowiedź czy komórka auditowana realizuje zadania w sposób spełniający cele wyznaczone przez normę. I to jest aspekt pierwszy.

Aspekt drugi to rola auditów jako narzędzie wyrównywania poziomów poznania. Po pierwsze głębszego poznania dokumentacji Spółki. Auditor wiodący przygotowujący się do auditu ma okazję do pogłębionego zapoznania się z treścią dokumentów – zarządzeń, poleceń, procedur i instrukcji. Są to najczęściej dokumenty z obszaru innego niż własny obszar odpowiedzialności i kompetencji. Zasadą jest bowiem, że te obszary w odniesieniu do auditora i komórki auditowanej są rozdzielne – np. auditor pracujący w stacji obsług audituje zajezdnię. Zatem komórka organizacyjna, którą odwiedza jest dla auditora czymś, czego zmuszony jest się w pewnym stopniu nauczyć. Stąd spełnione jest to, co nazwane zostało powyżej wyrównywaniem poznania.

Aspekt trzeci, po części wynikający z drugiego, to pełnienie roli w innym jak na co dzień, statusie. Zarówno auditowany jak również auditor uczestniczą w czymś, co nie jest spotkaniem koleżeńskim, nie jest też relacją przełożony – podwładny, a jednak ta relacja nadaje spotkaniu walor pewnej odpowiedzialności wzajemnej, odpowiedzialności za jakość organizacji. Stąd spotkania te, jak można sądzić, przydają ważności obu uczestnikom, ale nie tej ważności formalnej wynikającej z zajmowanej pozycji w strukturze organizacyjnej, ale ważności wynikającej z faktu tworzenia dowodu rzeczywistego zaangażowania w prawidłowe realizowanie ustalonych wymagań lub wynikającej z faktu stwierdzenia niezgodności. Każdy z tych wyników auditu jest tej samej wartości – stwierdzenie niezgodności to przecież punkt wyjścia do jej korygowania lub naprawienia. Takie rozumienie spotkań auditowych prowadzi do czwartego aspektu auditów.

Jest nim element budowania kultury wspólnoty. Nie da się bowiem zaprzeczyć, że temu budowaniu dobrze służy wzajemne poznanie uwarunkowań, obszarów odpowiedzialności innych jak własne.

Krzysztof Gądek

„PARKUJ I JEDŹ” NA RUCZAJU

Zakończyły się przygotowania do uruchomienia systemu kontroli dostępu na parkingu Parkuj i Jedź Czerwone Maki. Od grudnia 2013 roku (od godziny 4.30), aby wjechać na teren parkingu konieczne jest zbliżenie biletu miesięcznego zapisanego na Krakowskiej Karcie Miejskiej lub pobranie biletu parkingowego.

Aby ułatwić zapoznanie się z nowymi zasadami korzystania z parkingu do końca listopada bilet parkingowy był biletom zerowym. Nie upoważniał on do korzystania z komunikacji miejskiej, ale nie trzeba też było za niego płacić. Jego wprowadzenie miało na celu zwrócenie uwagi osobom parkującym na parkingu a nie posiadającym biletów okresowych na, że zmieniają się zasady parkowania.



Od grudnia wjazd na parking bez aktywnego biletu okresowego zapisanego na KKM będzie się wiązał z koniecznością wniesienia opłaty 10 zł (tylko pierwsze trzy minuty pobytu na parkingu będą bezpłatne), zaś pozostawienie samochodu na parkingu poza godzinami doby parkingowej będzie wiązało się z naliczeniem opłaty dodatkowej 100 zł.

Piotr Hamarnik

PUNKT SPRZEDAŻY BILETÓW PRZY UL. MOGILSKIEJ NIECZYNNY

Wszystkich pasażerów informujemy, że od 23 grudnia 2013 roku Punkt Sprzedaży Biletów, przy ul. Mogilskiej 15a będzie nieczynny. Wszystkich zapraszamy do pięciu pozostałych punktów: przy ul. Podwale 3/5, os. Centrum D7, ul. Krowoderskich Zuchów 8a, Wawrzyńca 13 i Powstańców Wielkopolskich 13.

Warto podkreślić, że punkt przy ul. Podwale będzie czynny dla pasażerów do godz. 21.00.

Marek Gancarczyk



STRAŻACY MPK ĆWICZYLI SWOJE UMIEJĘTNOŚCI

18 października 2013 roku na terenie Stacji Obsługi Autobusów Płaszów odbyły się jesienne ćwiczenia sportowo – pożarnicze dla jednostek Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w MPK SA w Krakowie. Tradycyjnie w ćwiczeniach uczestniczyli druhowie z sześciu stacji obsługi autobusowo-tramwajowych.



Zwycięska drużyna z Podgórze

Tym razem ćwiczono w dwóch konkurencjach: bojówce oraz gaszeniu ognia płonącego w dwóch pojemnikach.

W pierwszej konkurencji, czyli bojówce, zwyciężyli druhowie ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, drugie miejsce zajęli druhowie z Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka a trzecie miejsce zajęli druhowie ze Stacji Obsługi i Remontów.



W bojówce liczy się czas i precyzja



Jedna z konkurencji to tzw. bojówka

Sekcja z Podgórze startowała w następującym składzie: Adamaszek Adam, Bubka Mariusz, Kołodziej Zdzisław, Kowalik Robert. Mądry Stanisław, Nizioł Artur, Sarga Jerzy, Wicherek Robert, druhów nadzorował Naczelnik Karolus Kazimierz.

W drugiej konkurencji gaszenia ognia startowali druhowie w składach dwuosobowych gdzie ich zadaniem było gaszenie ognia przy użyciu gaśnic proszkowych. Najlepszymi okazali się druhowie ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka: Waldemar Strojny i Piotr Pietruszka.

Ćwiczenia potwierdziły gotowość i odpowiedni stopień wyszkolenia druhów oraz posiadanego sprzętu bojowego. Druga konkurencja pokazała nam wszystkim, że bieżące szkolenia z użyciem podręcznego sprzętu gaśniczego należy kontynuować i doskonalić.

Zwycięzcy tradycyjnie otrzymali puchary Prezesa MPK SA i dyplomy, nagrody oraz upominki od organizacji związkowych: NSZZ Solidarność, ZZPKM i ZZ Solidarność '80.

Zawody sędziowali druhowie z Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie z JRG 4 przy ulicy Obrońców Modlina.

Władysław Żmuda

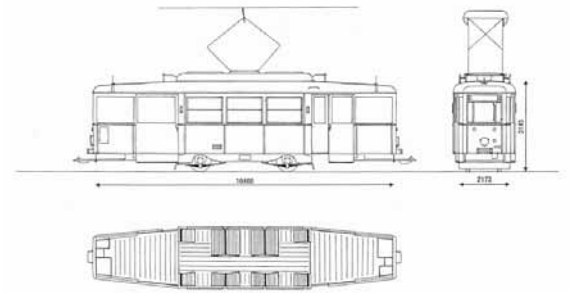


Gaszenie ognia w pojemniku

  **N (ND)** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

Po roku 1945, w odbudowywującym się ze zniszczeń wojennych kraju, istniała pilna potrzeba uruchomienia seryjnej produkcji tramwajów. Z inicjatywą w tym kierunku wystąpił Zjazd Kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych. Pierwszą konferencję na ten temat zorganizowano 17.10.1946 roku w Katowicach. Postanowiono wówczas, że konstrukcja nowego tramwaju będzie wzorowana na niemieckim wagonie dwuosiowym KSW (Kriegstrassenbahn wagen). Jak sama nazwa wskazuje, były to tramwaje wojenne, dwuosiove, o konstrukcji stalowej, z nieproporcjonalnie dużymi pomostami i szerokimi drzwiami, które miały ułatwić ewakuację pasażerów w razie alarmu lotniczego. Tramwaje serii KSW eksploatowane były od 1944 r. w Katowicach, Gdańsku i Poznaniu. Powołano specjalną komisję, która w latach 1946-47 opracowała dokumentację techniczną wagonu silnikowego typu N. Produkcję nowych tramwajów podjęła chorzowska fabryka wraz z kooperantami. Wagony doczepne typu ND były tej samej konstrukcji co silnikowe (odmiana wąskotorowa: silnikowy 2N i doczepny 2ND). W 1948 r. wytwórnię w Chorzowie opuściły pierwsze wagony doczepne ND, a w 1949 roku pierwsze wagony silnikowe typu N. W latach 1949-52 doczepy ND były seryjnie produkowane w Sanockiej Fabryce Wagonów. W latach 1950-51 Stocznia Gdańska wyprodukowała kilkadziesiąt wagonów silnikowych typu N i typu 2N. W 1950 roku rozpoczęto w Chorzowie seryjną budowę doczep ND, zaś w 1952 wagonów silnikowych typu 2N. W 1955 roku Konstal opuściła niewielka seria doczep 2ND. W 1953 roku przygotowano dokumentację unowocześnionej wersji wagonu N, czyli tramwaju typu 4N (silnikowy) i 4ND (doczepny). W wozie 4N zastosowano dwuskrzydłowe drzwi, które były wygodniejsze od ciężkich, pojedynczych instalowanych w wagonie typu N, a także obudowano zewnętrzne stopnie drzwi. Pierwsze tramwaje typu 4N opuściły "Konstal" w 1956 roku. Ich seryjną produkcję rozpoczęto w roku następnym. Wąskotorowe wersje wagonów 4N i 4ND to 5N i 5ND. Od końca 1957 roku produkowano trochę zmienioną wersję tramwajów: odmiany 4N1, 4ND1, 5N1 i 5ND1. Doczepy 5ND1 w latach 1958-1961 były produkowane głównie przez Fabrykę Wagonów w Świdnicy. Ostatni tramwaj rodziny N opuścił Chorzowską Fabrykę w 1962 roku. Łącznie, w czterech wytwórniach, wyprodukowano 3078 tramwajów tej serii, w tym 2415 sztuk w Chorzowie.

Pierwsze wagony typu N wyjechały na ulice Krakowa we wrześniu 1949 roku i choć były nowe to niestety swym wyglądem i wyposażeniem znacznie odbiegały od tramwajów SN2 z 1939 roku czy pięknych Zeppelinów z 1909 roku. Wraz z otwarciem linii tramwajowej do Nowej Huty nowe tramwaje typu N stały się jedynymi pojazdami przewożącymi budowniczych robotniczej dzielnicy „starego Krakowa”. Do obsługi centrum miasta powróciły dopiero w na początku lat 60-tych gdy ich liczba pozwalała na zastępowanie wagonów pochodzących jeszcze z okresu sprzed I Wojny Światowej. Ostateczna likwidacja tramwajów N rozpoczęła się dopiero jesienią 1988 roku. 27 listopada 1988 roku na linię nr 7 po raz ostatni skierowano skład wagonów o numerach 80+513. W ciągu prawie 40 lat eksploatacji w Krakowie wykorzystano 186 wagonów silnikowych i 210 przyczep łącząc je w składy jedno dwu i trzywagonowe. Obecnie zchowane wagony: dwa typu N o numerach 20 i 26 oraz jeden typu ND numerze 538.



Dane techniczne: N / ND

Producent: Konstal Chorzów

Lata budowy: 1949 - 1962

Silniki: LT-31 - 2x60kW / -

Długość: 10.940 mm / 10.940 mm

Szerokość: 2.167 mm / 2.167 mm

Masa: 10.000 kg / 8.500 kg

Miejsc siedzących: 20 / 16

Miejsc stojących: 70 / 80



  **GT8S** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

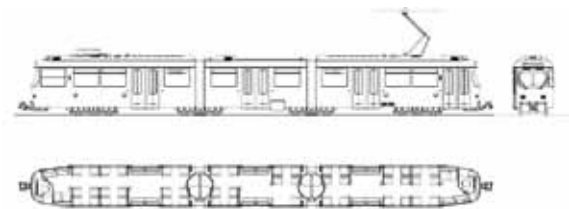
Duewag GT8S to dwukierunkowy, trójczłonowy wagon silnikowy, wyposażony w cztery podwójne drzwi po obu stronach pojazdu (brak drzwi z tyłu pojazdu dla każdej ze stron). Tramwaj osadzony jest na 4 wózkach skrętnych, z których 2 są napędzane silnikami prądu stałego, a 2 są toczne. Wózki napędowe wyposażono w hamulec elektrodynamiczny sterowany po przez Solenoidy, hamulec elektromagnetyczny szynowy, tarczowy oraz piasecznice, wózki toczne wyposażone są tylko w hamulec elektromagnetyczny szynowy. Zdecydowano się na zamontowanie połówkowych odbieraków prądu typu BS 80/V (1Fb 80/X/E) firmy Stemmann. Rozruch tramwaju odbywa się za pomocą oporników umieszczonych na dachu pojazdu, wagon wyposażono w elektronikę "SIMATIC" Siemens która zapewnia optymalny rozruch i hamowanie po przez zadajnik jazdy w postaci joysticka. Osprzęt elektryczny zapewniły dwie firmy: Siemens i Kiepe. Pojazdy wyposażono w sprzęgi Scharfenberga umożliwiające ich automatyczne połączenie (w Krakowie sprzęgi zostały zdemontowane).

"Krakowskie" przegubowe czterowózkowe, silnikowe wagony GT8S pochodzą z Dusseldorfu. Zostały wyprodukowane przez firmę DUWAG w latach 1973- 1975. Są to jedne z ostatnich wagonów tej firmy w "okrągłej" stylistyce lat 50-tych i 60-tych. Następnymi były już "kanciaste" wagony N8.

Do Krakowa pierwszy wagon dotarł we wrześniu 2009 roku, zaś eksploatowany jest od listopada 2009 roku. Wagony te są systematycznie wprowadzane do ruchu i stacjonują w zajezdni Podgórze, kursują na liniach: 12, 18, 19, 24. Wprowadzane systematycznie do eksploatacji wagony zastępiły składy 2x105Na. W wagonach tych zastosowano nowy wzór malowania, który jest częściowo wzorowany na oryginalnym, jednak kolor bordowy zastąpiono niebieskim - krakowskim. Warto zauważyć, że wagony zachowały oryginalne numery taborowe z Dusseldorfu. Wagony te znajdują również zastosowanie w przypadku zamknięć remontowych odcinków torów oraz przy ewentualnym etapowym oddawaniu do użytku nowobudowanych fragmentów sieci tramwajowej.

Obecnie MPK SA w Krakowie posiada 28 wagonów GT8S. Wagon o numerze 3060 został poddany modernizacji, podczas której wymieniono między innymi ściany czołowe wagonu.

Obecnie jeden z wagonów jest w trakcie przebudowy. Jedną z istotniejszych zmian w konstrukcji wagonu to wymiana środkowego członu wagonu na niskopodłogowy. W wyniku przebudowy wagony pozostaną nadal dwukierunkowymi. W przyszłości planuje się modernizację pozostałych wagonów.



Dane techniczne:

Producent: Siemens / DÜWAG

Modernizacja: MPK SA w Krakowie

Lata budowy: 1973 - 1975

Lata modernizacji: od 2013

Silniki: 1KB 2021-2 MB02 - 2x150kW

Długość: 27.850 mm

Szerokość: 2.400 mm

Masa: 34.980 kg

Miejsc siedzących: 51

Miejsc stojących: 174



N (ND) *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



GT8S *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

