

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (52) 2014  
kwiecień-czerwiec



Zbierz kolekcję krakowskich tramwajów

W tym numerze szósta karta

W środku mapa komunikacji miejskiej w Krakowie



Elektryczne autobusy  
w Krakowie

Nowy zarząd MPK SA

Julian Pilszczek, prezes MPK  
SA odchodzi na emeryturę

# KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA

*Zapraszamy do przejażdżki zabytkowym tramwajem.  
Specjalna linia 0 kursuje w niedzielę i święto  
od 29 czerwca do 21 września 2014 roku.*

*Zapraszamy również do podróży zabytkowymi autobusami.  
Autobusy będą kursowały w dniach:  
29 czerwca, 15 sierpnia, 21 września*

*Obowiązuje normalna taryfa biletowa za przejazd komunikacją miejską w Krakowie*

Więcej szczegółów:



[www.muzealna.org](http://www.muzealna.org)



[facebook.com/muzealna](https://www.facebook.com/muzealna)

## ELEKTRYCZNE AUTOBUSY I NOWE TRAMWAJE DLA KRAKOWIAN

Pomimo, że niedawno minęła dopiero połowa roku, już teraz można uznać 2014 za jeden z najlepszych dla krakowskiej komunikacji pod względem poprawy jakości taboru. Zaczęło się od dostawy 28 autobusów z silnikiem Euro 6, które spełniają najwyższe europejskie normy związane z ochroną środowiska. Kilka tygodni po prezentacji tych pojazdów pod Wawelem pojawiły się autobusy elektryczne. Kraków, jako pierwsze Polskie miasto ma regularną linię obsługiwaną autobusami elektrycznymi. Co więcej, część z tych autobusów jest ładowana nie tylko na zajezdni przez tradycyjną wtyczkę, ale także przy użyciu pantografu na specjalnej stacji uruchomionej przy ul. Pawiej.

Dobre wiadomości nie dotyczą jednak tylko taboru autobusowego. Na początku czerwca zapadła jedna z najbardziej wyczekiwanych w Krakowie decyzji. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju podjęło decyzję o przeniesieniu przygotowanego przez MPK SA projektu, obejmującego zakup 36 nowych tramwajów, z listy rezerwowej na listę podstawową. Dzięki temu kilka tygodni później krakowski przewoźnik mógł podpisać umowę o dofinansowaniu z Centrum Unijnych Projektów Transportowych i uzyskać pewność, że do nowych tramwajów Unia Europejska dołoży co najmniej 59 proc. Nowymi tramwajami krakowianie pojadą już w połowie przyszłego roku. Z tych zakupów na pewno ucieszą się mieszkańcy Nowej Huty, bo ponad 40-metrowe wagony zastąpią wysokopodłogowe wysłużone tramwaje 105Na.

Te inwestycje nie kończą planów MPK SA na najbliższe lata. W perspektywie jest przecież nowe rozdanie środków unijnych na lata 2014-2020. Krakowski przewoźnik na pewno nie zmarnuje tej szansy i do stolicy Małopolski przyjadą kolejne nowe tramwaje i ekologiczne autobusy.

Jeszcze tylko kilka inwestycji w infrastrukturę torową i nie będzie na co narzekać, podczas korzystania z krakowskiej komunikacji miejskiej.

Marek Gancarczyk

### PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie

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

**Fot. na okładce:** Elektryczny autobus ładuje baterie przy ulicy Pawiej

**Zdjęcia w numerze:** Tomasz Bielecki

**Korekta:** Judyta Rosin

### 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 SA.krakow.pl](mailto:mgancar@MPK SA.krakow.pl)

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

Nakład: 2000 egz.

## W NUMERZE:

<b>Elektryczne autobusy i nowe tramwaje dla krakowian</b> Marek Gancarczyk.....	3
<b>Nowy Zarząd MPK SA w Krakowie</b> Anna Robak.....	5
<b>Pracownicy w Radzie Nadzorczej MPK SA</b> Anna Robak.....	5
<b>Prezes Zarządu MPK SA odchodzi na emeryturę</b> Maria Naprawska.....	6
<b>Autobusy elektryczne w Krakowie</b> Ryszard Wróbel.....	8
<b>Autobusy elektryczne naładują baterie w centrum miasta</b> Marek Gancarczyk.....	9
<b>Testy autobusu Mercedes-Benz Citaro K</b> Ryszard Wróbel.....	11
<b>Umowa na dostawę 36 nowych tramwajów podpisana</b> Marek Gancarczyk.....	12
<b>MPK wspiera osoby niepełnosprawne</b> Marek Gancarczyk.....	14
<b>Dni Ziemi w Krakowie z prezentacją autobusu</b> Marek Gancarczyk.....	15
<b>Dzień Dziecka z MPK pełen atrakcji</b> Marek Gancarczyk.....	16
<b>Symulacja zderzenia tramwaju z rowerem</b> Marek Gancarczyk.....	18
<b>Akcja Bądźmy Razem Bezpieczni w całej Polsce</b> Elwira Kobylińska.....	20
<b>Nie dawaj pieniędzy na ulicy</b> Filip Szatanik.....	21
<b>Festiwal Chórów Męskich po raz czwart w Krakowie</b> Zdzisław Oleniak.....	22
<b>Zakaz palenia e-papierosa</b> Maria Naprawska.....	24
<b>Bohaterskie zachowanie motorniczego</b> Krzysztof Utracki.....	25
<b>Tram Ring Board – nowy wymiar reklamy</b> Jerzy Maszewski.....	27
<b>Kraków miasto ambitne</b> Jan Machowski.....	29
<b>Mieszkańcy o budowie metra</b> Radosław Kołodziej.....	30
<b>Szynowa komunikacja miejska w Porto</b> Andrzej Harassek.....	32
<b>Jak dbać o właściwe utrzymanie torów</b> Jacek Kołodziej.....	34
<b>Nowy punkt sprzedaży biletów i informacji o komunikacji</b> Marek Gancarczyk.....	36
<b>Dbamy o czyste przystanki</b> Marek Gancarczyk.....	37
<b>Sport w MPK</b> Janusz Więckowski.....	38
<b>Kalendarium</b> Michał Wójtowicz.....	41
<b>Rozmaitości</b> Władysław Michalski.....	42



## NOWY ZARZĄD MPK SA W KRAKOWIE



Rafał Świerczyński, Mariusz Szalkowski, Grzegorz Dyrkacz otrzymali nominacje od Prezydenta Krakowa

**W czerwcu 2014 r. z dniem odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia MPK SA skończyła się kadencja zarządu MPK SA oraz wygasły mandaty wszystkich członków zarządu.**

W związku z tym w maju 2014 r. Rada Nadzorcza ogłosiła konkurs na członków zarządu. W jego wyniku wyłoniono zwycięzców na niżej wymienione stanowiska:

a) Na stanowisko Prezesa Zarządu: Rafała Świerczyńskiego

Rafał Świerczyński w MPK SA objął funkcję Wiceprezesa Zarządu w 2012 r. Wcześniej pracował w instytucjach finansowych. Jest doktorem nauk ekonomicznych.

b) Na stanowisko Członka Zarządu ds. Eksploatacji i Rozwoju: Mariusza Szalkowskiego

Mariusz Szalkowski w MPK SA pracuje od 1997 r. Zanim w 2006 r. został członkiem Zarządu, najpierw jako

Główny Specjalista ds. Przewozów kierował Działem zajmującym się organizacją przewozów, analizami eksploatacyjnymi i badaniami rynku.

c) Na stanowisko Członka Zarządu ds. Zarządzania Przewozami: Grzegorza Dyrkacza

Grzegorz Dyrkacz jest związany z MPK SA od 27 lat. Był zarówno zwykłym pracownikiem, jak i kierownikiem najpierw Sekcji, potem Działu Obsługi Ruchu, Kierownikiem Zajezdni, a następnie Głównym Specjalistą ds. Zarządzania Ruchem.

Natomiast nie rozstrzygnięto konkursu na stanowisko Członka Zarządu ds. Ekonomicznych. Pozostało ono nieobsadzone.

W wyniku skróconej procedury konkursowej przeprowadzonej w czerwcu 2014 r. Rada Nadzorcza powołała na stanowisko Wiceprezesa Zarządu Mariusza Szalkowskiego.

Anna Robak

## PRACOWNICY W RADZIE NADZORCZEJ MPK SA

**Ponieważ z dniem odbycia Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia MPK SA za 2013 r. wygasają mandaty członków Rady Nadzorczej MPK SA, w tym przedstawicieli załogi w Radzie, poleceniem służbowym Dyrektora Generalnego MPK SA z dnia 1 kwietnia 2014 r. powołano Komisję Wyborczą.**

Komisja ta, działając na podstawie § 20 ust. 3 Statutu MPK SA oraz zgodnie z Regulaminem wyborów przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej MPK SA uchwalonym przed przedstawicieli załogi w Radzie, przeprowadziła w dnia 22 i 23 maja 2014 r. wybory.

Do wyborów zgłoszonych zostało czterech kandydatów: **Marek Adamski** – dyspozytor ds. planowania służb w Zajezdni Autobusowej Bieńczyce, **Władysław Michalski** – dyspozytor zajezdniowy w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta, **Janusz Michałowski** – inspektor ruchu w Dziale Obsługi Ruchu, **Janusz Parda** – przewodniczący NSZZ Solidarność.

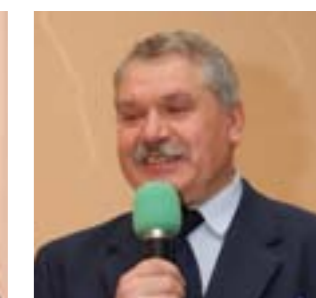
Osoby uprawnione do głosowania oddawały swoje głosy na wybranych kandydatów we właściwej, w zależności od miejsca zatrudnienia, jednej spośród ośmiu Roboczych Komisjach Wyborczych.

Porównując wyniki można powiedzieć, że w tych wyborach nie było zdecydowanego lidera, przez co każdy z kandydatów do końca głosowania miał podobne szanse. Ostatecznie wyłoniono dwie osoby, które będą reprezentowały załogę w Radzie Nadzorczej. Są to: **Władysław Michalski** i **Janusz Parda**, a więc te same osoby, które były członkami Rady w kończącej się kadencji.

Anna Robak



Janusz Parda



Władysław Michalski

## PREZES ZARZĄDU MPK SA W KRAKOWIE ODCHODZI NA EMERYTURĘ

**Prawdopodobnie wiele osób z branży miejskiego transportu publicznego nie wyobraża sobie krakowskiego MPK bez Prezesa Juliana Pilszczka. Podobnie odczuwa wielu współpracowników.**

Lecz kiedyś przychodzi czas, że również tacy ludzie jak Julian Pilszczek pragną odpocząć. Dlatego po raz kolejny przychodzi zweryfikować truizm, że nie ma ludzi niezastąpionych, z pewnością jednak możemy stwierdzić, że niektórzy zapisują się mocniej i trwalej w historii swojej firmy.

Julian Pilszczek, ponad czterdzieści lat temu, poznał Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie dosłownie od korzeni, lub raczej „od korby”, kiedy jako student wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej, ze Specjalnością Pojazdy Szynowe, dorabiał jako motorniczy. Wtedy wielu studentów uczelni technicznych podejmowało taką pracę, szczególnie ci, których ciągnęło do „motoryzacji” – znajdowali w niej przyjemne z pożytecznym, czyli zarabiali pieniądze pracując zgodnie z upodobaniami. I jeszcze zdobywali doświadczenia przydatne w studiowaniu.

Po studiach i niespełna rocznym epizodzie w Katowickim Oddziale PKP podjął pracę w MPK, zaczynając od kierowania Sekcją Rozkładów Jazdy i Grafików, a następnie Wydziałem Eksploatacyjnym Tramwajowym Nowa Huta. Szybko awansował na Dyrektora ds. Komunikacji, a już od początku 1991 roku pełnił funkcję Dyrektora Generalnego i Prezesa Zarządu Spółki.

Zdolności przywódcze, umiejętność dobierania współpracowników, a także przebieg drogi zawodowej pozwoliły uzyskać doskonałą znajomość funkcjonowania i organizacji dużego przedsiębiorstwa. Okazało się to bardzo przydatne, gdy nadszedł czas zmian ustrojowych i gospodarczych wymuszających dla dalszego rozwoju lub wręcz utrzymania się na rynku, dokonywania przekształceń przedsiębiorstwa.

Podjęte wówczas działania doprowadziły do sukcesywnej restrukturyzacji i modernizacji MPK w Krakowie, które stało się jednym z najlepszych przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce, osiągając nawet poziom światowy. Cały Kraków był dumny, kiedy magazyn Forbes w swoim rankingu na najbardziej efektywny system komunikacji zbiorowej na świecie, w 2008 r. uplasował MPK SA na 9 miejscu (na 75 metropolii), doceniając rozmach inwestycji i rozbudowaną sieć autobusową.

Na początku nowego wieku podjęto również starania, aby wzorcowa organizacja firmy i realizowane przez nią usługi uzyskały międzynarodowy Certyfikat Jakości ISO. Cel osiągnięto w 2003 r. Certyfikat uzyskuje potwierdzenia, a w 2006 r. został rozszerzony o normę środowiskową.

Julian Pilszczek przykładął ogromną wagę do starań o pozyskiwanie środków z Unii Europejskiej w celu podejmowania wielu projektów, tak aby na ulicach Krakowa pojawiał się coraz nowocześniejszy tabor, dostosowany do wizerunku miasta i potrzeb pasażerów, a równocześnie spełniający normy ekologiczne. Podążyły za tym modernizacje budynków i stacji remontowych oraz zajezdni. Wdrożono i rozbudowano projekt Krakowskiej Karty Miejskiej z siecią nowoczesnych automatów. W ramach realizowanych przez MPK SA projektów unijnych przebudowano ulice Długa i Lubicz, oraz rozbudowywano sieć tramwajową, w tym do Małego Płaszowa.

Za pomysłowość, inwencję, a zwłaszcza umiejętność dzielenia się sukcesami z otoczeniem, w 2007 r. otrzymał nagrodę Krakowskiego Dukata w kategorii „menadżer firmy”. Izba Przemysłowo Handlowa nagradza Dukatami ludzi za stwarzanie warunków dla rozwoju i upowszechniania przedsiębiorczości; za ich solidność zawodową, wysoki poziom etyki oraz osiągnięcia zawodowe.

Kilka lat temu w wywiadzie dla „Przewoźnika” Julian Pilszczek stwierdził, że bycie prezesem MPK to nie jest piastowanie stanowiska, lecz ciężka i bardzo stresująca praca przez 24 godziny na dobę. Podkreślił też, że najbardziej był zadowolony ze współpracy z ludźmi, których spotkał w MPK. Jak ktoś trafnie zauważył, zespół pracowników jest jak orkiestra, a dobry szef niczym dyrygent, który wie, kto fałszuje, kto gra czysto i stara się, a kto zbyt nie wysiła. Takim właśnie wybitnym dyrygentem, aktywizującym pracowników do identyfikowania się z celami całej firmy, był Prezes Pilszczek.

A jeśli mowa o zespołowym graniu, trzeba podkreślić, że MPK SA to Przedsiębiorstwo Fair Play. Od 2001 r. MPK SA corocznie uzyskuje ten tytuł, a dzięki temu Prezes Pilszczek został Ambasadorem Fair Play w Biznesie. Dodatkowo do tego tytułu był okolicznościowy medal. Nagroda ta jest przyznawana osobowościom polskiego biznesu, wyłonionym spośród kierownictwa przedsiębiorstw przez co najmniej dziesięć kolejnych lat otrzymujących tytuł „Przedsiębiorstwo Fair Play”.

Działania podejmowane przez Prezesa Juliana Pilszczka mające na celu nie tylko rozwój firmy, ale i dbałość o społeczność lokalną oraz o własnych pracowników, zostawały wielokrotnie dostrzegane przez szereg instytucji, które przyznawały firmie nagrody i wyróżnienia m.in. w konkursach „Pracodawca – Organizator Pracy Bezpiecznej”, „Lider Informatyki 2009”, czy w ogólnopolskim konkursie pod patronatem honorowym Ministerstwa Gospodarki RP promującym polskie firmy sukcesu gospodarczego, w którym firma otrzymała statuetkę „Polski Sukces 2003”.



*Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa dziękuje Julianowi Pilszczkowi za wieloletnią pracę na rzecz komunikacji*

Julian Pilszczek bardzo aktywnie uczestniczył w krajowych i międzynarodowych konferencjach, stanowiących platformę do wymiany doświadczeń. Publikował referaty i opracowania do materiałów konferencyjnych, jak również w branżowych czasopismach. Pełnił równocześnie wiele dodatkowych funkcji: przewodniczącego Rady Nadzorczej spółki - córki Krak Trans REM (dawniej MPK Serwis), członka RN Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, członka Komitetu Sterującego w projekcie „Krakowski tramwaj szybki” członka zwyczajnego UITP w Brukseli, członka komitetu organizacyjnego Międzynarodowej Konferencji LRT Workshop 2000 (jako ekspert na zaproszenie Ministerstwa Transportu w Japonii), współpracował również z Politechniką Krakowską, prowadząc na niej wykłady.

Na poszczególnych etapach aktywności zawodowej Juliana Pilszczka, jego osobiste zasługi i osiągnięcia były nagradzane (poza już wymienionymi) branżowymi i państwowymi odznaczeniami. Otrzymał:

- Złoty Krzyż Zasługi w 2002 r.
- odznakę Zasłużony Pracownik MPK w 1988 r.
- Srebrną Odznakę Honorową PCK w 2000 r.
- Złoty Medal Kraków 2000
- Odznaczenie IGKM Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej w 2001 r.

- Odznakę Prezydenta Miasta Krakowa Honoris Gratia 2006
- medal Okręgowego Inspektoratu Pracy za wieloletnie starania o poprawę warunków bhp firmie w 2009 r.

Można powiedzieć, że kierowanie firmą taką, jaką jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przez rekordowo długi okres czasu tj. 24 lata, w tak burzliwym okresie przemian społecznych i politycznych jest samo w sobie sukcesem, nie mówiąc o doprowadzeniu kierowanej firmy do rozkwitu. Jednak jest to możliwe jedynie wtedy, gdy to, co się robi nie jest tylko pracą, ale również pasją. A właśnie tak jest w przypadku Juliana Pilszczka.

Prawie 44 lata pracy i aktywności zawodowej zwykle nie pozwalają tak szybko zmienić trybu życia. Dlatego mamy nadzieję, że będą jeszcze okazje, aby z doświadczenia Juliana Pilszczka mogły korzystać kolejne pokolenia ludzi wchodzących w aktywność zawodową, szczególnie w branży transportu miejskiego.

**Maria Naprawska**

## URUCHOMIENIE LINII OBSŁUGIWANEJ PRZEZ AUTOBUSY ELEKTRYCZNE

**We wtorek, 29 kwietnia 2014 roku została uruchomiona pierwsza regularna linia nr 154 obsługiwana przez autobusy elektryczne. Łączy ona Dworzec Główny Zachód z Prądnikiem Białym.**

Do obsługi linii skierowano autobusy elektryczne pochodzące od różnych producentów pozyskanych w drodze dzierżawy na okresy od 3 do 12 miesięcy. Aktualnie w eksploatacji są cztery autobusy: Solaris Electric o długości 12 metrów, LBUS o długości 10 metrów i dwa autobusy Rampinii o długości 7,7 metrów. Kolejne autobusy rozpoczną jazdę po spełnieniu wszystkich formalności związanych z ich dopuszczeniem do eksploatacji. Każdy z autobusów reprezentuje inną klasę pojemności (od 41 do 71 osób), które odpowiadają potrzebom linii. Wszystkie autobusy są eksploatowane w tych samych warunkach, przez stałą grupę kierowców. Eksploatacja autobusów elektrycznych odbywa się według ustalonego scenariusza, w którym jest czas na dojazd, zjazd, jazdę na linii i ładowanie baterii. Autobus Rampinii posiada dodatkową możliwość ładowania baterii za pomocą pantografu z zewnętrznej sieci prądu stałego. Takie stanowisko zostało przygotowane przy ulicy Pawiej. Celem prowadzonych testów jest sprawdzenie zasilania elektrycznego autobusów miejskich w rzeczywistych warunkach oraz wstępne określenie możliwości wprowadzenia takich pojazdów w Krakowie. Pierwsze ubiegłoroczne testy autobusów elektrycznych potwierdziły przydatność takich rozwiązań w pojazdach komunikacji miejskiej, które przyczyniają się do eliminacji spalin na obszarze eksploatacji. Jednak zdobyte doświadczenia były zbyt małe dla podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej wdrażania zasilania elektrycznego. Krótkotrwałe testy przyniosły zbyt mało informacji, aby można było podejmować decyzje wiążące



*Autobusy elektryczne zostały zaprezentowane obok Barbakanu*



*Na pierwszy kurs autobusem elektrycznym na linii nr 154 wyjechała kobieta*

działalność MPK SA przez najbliższe kilkanaście lat. Obecna eksploatacja autobusów elektrycznych jest przedmiotem monitorowania w zakresie ilości wykonanych kilometrów, wielkości zużycia energii, oceny walorów użytkowych pojazdów. Na podstawie zebranych materiałów zostanie opracowana ocena efektywności ekonomicznej testowanych autobusów wraz z określeniem możliwości wprowadzenia takich autobusów w Krakowie. Widocznym efektem eksploatacji autobusów elektrycznych jest brak lokalnej emisji spalin do atmosfery i bezszelestna jazda. Pierwsze porównania rozwiązań pojazdów elektrycznych wskazują, że ich producenci ciągle szukają rozwiązań docelowych, udoskonalają wdrażane rozwiązania. Należy oczekiwać, że w niedalekiej przyszłości autobusy elektryczne znajdą swoje stałe miejsce w komunikacji miejskiej.

**Ryszard Wróbel**



*Elektryczne autobusy wyjechały na linię z tego samego miejsca co autobusy, które zaczęły kursować w Krakowie w 1927 roku*

## AUTOBUSY ELEKTRYCZNE ŁADUJĄ BATERIE W CENTRUM MIASTA

**Od poniedziałku, 9 czerwca dwa autobusy elektryczne firmy Rampini, które kursują na linii nr 154 nie muszą już zjeżdżać do zajezdni, aby naładować baterie.**

Mogą to bowiem zrobić dzięki specjalnej stacji ładowania przygotowanej przy ul. Pawiej. Ładowanie odbywa się tam przy użyciu pantografu zamontowanego na dachu tych autobusów. Po ich podniesieniu baterie ładowane są energią pobieraną z sieci trakcyjnej.

Ten sposób uzupełnienia baterii sprawia, że autobusy elektryczne mogą być doładowywane między jednym kursem a drugim. Stacja ładowania usytuowana jest bowiem tuż obok przystanku początkowego linii nr 154. Ładowanie baterii autobusów elektrycznych z sieci trakcyjnej jest bardzo efektywne – zaledwie kilka minut wystarczy, żeby podładować baterię pojazdu.

To pierwsze tego rodzaju rozwiązanie ładowania autobusów elektrycznych zastosowane w Polsce. Do tej pory autobusy elektryczne były ładowane po zjeździe na zajezdnię przy użyciu specjalnej wtyczki. Ładowanie baterii w ten sposób zajmowało czasem nawet do ośmiu godzin.

**Marek Gancarczyk**



*Autobusy elektryczne są ładowane między kursami*

### Stacja ładowania autobusów elektrycznych

Stacja ładowania autobusów elektrycznych została przygotowana w zatoce autobusowej przy ul. Pawiej. Wybór tego miejsca jest optymalny – ściśle centrum, czynna zatoka umożliwiająca ładowanie nawet dwóch autobusów równocześnie. Jednak co najważniejsze w pobliżu przebiega sieć trakcyjna obniżająca znacznie koszty budowy. Jest jeszcze jeden aspekt, na który należy zwrócić uwagę. Nowoczesne pojazdy są wyposażone w system rekuperacji, czyli możliwością oddawania energii powstającej w procesie hamowania do sieci co pozwala na obniżenie kosztów ładowania autobusów elektrycznych.

Przychylność Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu – zarządzającego infrastrukturą sieciowatorową oraz firmy ZUE SA spowodowały, że wszystkie wymagane prawem uzgodnienia, decyzje, projekty zostały wykonane w ekspresowym tempie i w efekcie w dniu 31 maja 2014 w godzinach południowych sieć trakcyjna w zatoce została zawieszona. Następnie próbnie sprawdzono jej rozstaw przy użyciu autobusu elektrycznego. Okoliczni przechodnie widząc, że dzieje się coś nowego w mieście podchodzili z pytaniami, widać było duże zainteresowanie. Po wyregulowaniu sieci wykonawca przystąpił do dalszej realizacji prac a w poniedziałek 2 czerwca 2014 roku po wykonaniu pomiarów zgłosił gotowość sieci do odbioru. W tym samym dniu nastąpiło próbne ładowanie autobusu. Czas ładowania z sieci trakcyjnej jest zdecydowanie szybszy niż ładowanie na zajezdni napięciem 400V.

W dniu 3 czerwca 2014 roku MPK SA mogło zaprezentować ładowanie autobusu z sieci trakcyjnej. Było to nowe doświadczenie krakowskiego przewoźnika oraz pierwsza taka stacja ładowania na terenie miasta Krakowa.

**Zbigniew Ciaputa, Danuta Walas**

## Uruchomienie regularnej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi



29 kwietnia 2014 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie i Gmina Miejska Kraków uruchomiły linię regularną obsługiwaną autobusami elektrycznymi.

To pierwsza w Polsce linia, na której kursują trzy elektryczne pojazdy.

Są one przyjazne dla środowiska. Dzięki napędowi elektrycznemu nie wytwarzają zanieczyszczeń do atmosfery. Jednocześnie zapewniają wysoki komfort przejazdu.

Autobusy elektryczne kursują na linii nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego.



## TESTY AUTOBUSU MERCEDES-BENZ CITARO K Z SILNIKIEM EURO 6

**Przez ponad dwa tygodnie mają testowany był nowy typ autobusu miejskiego Mercedes-Benz Citaro K z silnikiem spełniającym normy emisji spalin Euro 6.**

Autobus eksploatowany był na linii 115, łączącej Dworzec Główny Wschód i Witkowice. Każdego dnia autobus wykonywał 187 km, a w całym okresie testów pokonał 2734 km. Celem testów było sprawdzenie przydatności tego typu pojazdów w rzeczywistych warunkach eksploatacji w Krakowie, a w szczególności nowych rozwiązań zastosowanych w tym autobusie. Testowany autobus był pojazdem niskopodłogowym o długość 10,6 metra i szerokości 2,55 metra, napędzany silnikiem o pojemności 7,7 litra, spełniającym normy emisji spalin Euro 6. Autobus może przewozić 87 pasażerów, w tym 22 na miejscach siedzących. Dla pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się dostępna jest rampa wjazdowa, miejsce na wózek inwalidzki i dziecięcy oraz 6 miejsc siedzących dostępnych z niskiej podłogi. Jak w każdym innym autobusie, również ten posiada skuteczną klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, układ elektronicznej in-

formacji pasażerskiej, systemy gaszenia pożaru, monitoring i układy nowoczesnych systemów oświetlenia. W pojeździe zamontowano skuteczny układ hamulcowy wspomagany układem kontroli sił hamowania zapewniający bezpieczną eksploatację autobusu w trudnych warunkach drogowych. Nowatorskim rozwiązaniem w tym autobusie jest zastosowanie elektronicznego programu stabilizacji toru jazdy ESP, który w warunkach testów nie miał możliwości potwierdzić swoich zalet. Innym nowatorskim rozwiązaniem jest moduł odzyskiwania energii hamowania poprzez moduł rekuperacji umożliwiający w efekcie zmniejszenie zużycia paliwa. Ergonomiczne miejsce kierowcy posiada wiele drobnych innowacji pomagających prowadzenie autobusu. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych jest nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązującym w budowie nowoczesnych autobusów miejskich. Autobus sprawia wrażenie solidnego, wytrzymałego pojazdu odpowiadającego oczekiwaniom wymagającego przewoźnika miejskiego.

Ryszard Wróbel



Autobus Mercedesa podczas testów



Umowa została podpisana w obecności Jacka Majchrowskiego Prezydenta Krakowa

## UMOWA NA DOSTAWĘ 36 NOWYCH TRAMWAJÓW PODPISANA

**Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie podpisało z firmą PESA Bydgoszcz SA umowę na dostawę 36 fabrycznie nowych, niskopodłogowych wagonów tramwajowych o nazwie „Krakowiak”.**

Nowe tramwaje to najdłuższe w Polsce jednoprzestrzenne wagony. Zostały zaprojektowane specjalnie dla Krakowa, do obsługi najbardziej obciążonych linii tramwajowych, m.in. linii nr 4 łączącej Wzgórza Krzesławickie z Bronowicami Małymi. Umowa została podpisana w czwartek, 3 lipca w obecności Prezydenta Miasta Krakowa Jacka Majchrowskiego przez Rafała Świerczyńskiego, Prezesa MPK SA, Mariusza Szałkowskiego, Wiceprezesa MPK SA oraz Tomasza Zaboklickiego, Prezesa Zarządu, Dyrektora Generalnego PESA Bydgoszcz SA oraz Roberta Szota, Dyrektora Marketingu Rynku Lekkich Pojazdów Szynowych PESA Bydgoszcz SA.

Przetarg na 36 nowych tramwajów został rozstrzygnięty pod koniec ubiegłego roku. Najkorzystniejszą ofertę przedstawiło przedsiębiorstwo PESA Bydgoszcz SA. Oferta tej firmy spełniła wszystkie wymagania określone w specyfikacji i uzyskała najwyższą liczbę punktów.

Podpisanie umowy było możliwe dzięki decyzji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, które 10 czerwca przesunęło z listy rezerwowej na listę podstawową Projektów Indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, przygotowany przez MPK SA w Krakowie projekt. W poniedziałek, 30 czerwca krakowski przewoźnik mógł już podpisać umowę z Centrum Unijnych Projektów



Przedstawiciele MPK, władz miasta oraz firmy PESA o podpisaniu umowy poinformowali podczas briefingu prasowego

Transportowych gwarantującą dofinansowanie tego projektu w wysokości 59 proc. Wartość kontraktu z firmą PESA to 291 240 000 zł netto. Przewidywane dofinansowanie do 36 wagonów z Funduszu Spójności to 171 831 600 zł.

Pierwsze nowe tramwaje trafią do Krakowa w połowie przyszłego roku. Ostatni tramwaj zgodnie z umową powinien zostać dostarczony we wrześniu 2015 roku.

Realizacja tego kontraktu umożliwi wycofanie z ruchu starych wagonów tramwajowych 105Na z wysoką podłogą. Dzięki temu zwiększy się liczba tramwajów niskopodłogowych, a tym samym poprawi się komfort podróżowania w Krakowie, szczególnie dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodziców podróżujących z dziećmi wózkami.

Pojazdy są niskopodłogowe wyposażone w klimatyzację, system informacji pasażerskiej oraz monitoring. W każdym z nich zostanie zamontowana specjalna platforma, która ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach. W nowych tramwajach będzie można także łatwo kupić bilet dzięki automatom, w których pasażerowie zapłacą nie tylko monetami, ale także kartą zbliżeniową.

Specjalna konstrukcja jezdnia zapewni zmniejszenie zużycia kół oraz torowiska, a także znacząco podniesie komfort podróżowania.

MPK SA planuje kolejne zakupy taboru w perspektywie finansowania ze środków Unii Europejskiej w latach 2014-2020, które obejmują zakup 36 tramwajów o długości ok. 32 metrów oraz 10 autobusów elektrycznych, a także modernizację zajezdni Nowa Huta. Projekt znalazł się wśród



Zarząd MPK umowę z CUPT podpisał 30 czerwca

projektów komplementarnych do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, przedstawionych Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju przez Gminę Miejską Kraków. Ma on możliwość wsparcia finansowego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Marek Gancarczyk



Podstawowe dane techniczne tramwaju Krakowiak:

Długość całkowita – 42,83 m

Szerokość pojazdu – 2,4 m

Liczba miejsc siedzących - 102

Całkowita pojemność pojazdu - 313 (5 osób/m).

## MPK WSPIERA OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE I ORGANIZUJE DLA NICH WARSZTATY

**Podopieczni Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA” i Środowiskowego Domu Samopomocy „Leonardo” w Krakowie otrzymali od Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego możliwość podjęcia pracy.**

W ramach wspólnego projektu raz w miesiącu, od czerwca do grudnia 2014 roku, będą oni wykonywali prace porządkowe w pomieszczeniach biurowych, korytarzach oraz salach konferencyjnych krakowskiego przewoźnika. Pierwsze warsztaty w ramach tej współpracy odbyły się w środę, 25 czerwca. Grupa ponad 20 osób, m.in. niepełnosprawnych z zaburzeniami psychicznymi przez kilka godzin wykonywała prace, jakie zazwyczaj są zlecane firmie sprzątającej.

Korzyści jakie dzięki tej współpracy uzyska MPK SA zostaną przeznaczone na zakup biletów komunikacji miejskiej dla podopiecznych Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA” i Środowiskowego Domu Samopomocy „Leonardo” w Krakowie.

Warto podkreślić, że decyzja MPK SA o rozpoczęciu tego rodzaju współpracy wynika z chęci wspierania przede wszystkim osób niepełnosprawnych z różnego rodzaju problemami psychicznymi w podejmowaniu aktywności zawodowej oraz stworzenia im perspektywy usamodzielnienia się.

– Chcemy promować tego rodzaju dobre praktyki, których efektem będzie zapobieganie zjawisku wykluczenia społecznego i stygmatyzacji osób niepełnosprawnych. Dzięki temu projektowi wiele z tych osób po raz pierwszy w swoim życiu miało szansę pracować – wyjaśniał Rafał Świerczyński, prezes MPK SA w Krakowie.

Współpracę MPK SA z domami pomocy społecznej bardzo pozytywnie ocenił Bogdan Dąsał, pełnomocnik prezydenta Krakowa ds. osób niepełnosprawnych.



*Osoby biorące udział w projekcie najpierw zapoznały się z rozkładem pomieszczeń w budynku MPK SA...*

– To niezwykle cenna inicjatywa. Przede wszystkim dlatego, że aktywizuje osoby z problemami psychicznymi, które mają niezwykle ciężką sytuację na rynku pracy. Wykonując zadania dla MPK uzyskują więc one nie tylko doświadczenie zawodowe, ale także rehabilitację społeczną. Ich praca w takiej firmie jak MPK jest jednocześnie walką ze stereotypami, które funkcjonują w społeczeństwie w odniesieniu do osób niepełnosprawnych psychicznie. Mam nadzieję, że ten niezwykle projekt będzie kontynuowany i rozwijany – powiedział Bogdan Dąsał.

Nadzór nad realizacją projektu objął Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Krakowie. Partnerem projektu jest Miasto Kraków.

Przypomnijmy, że MPK SA już od wielu lat prowadzi różne działania społeczne. Z tej pomocy skorzystali m.in. podopieczni Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie. Warto także podkreślić, że Klub Honorowych Dawców Krwi działający przy MPK SA wielokrotnie organizował kwesty w tramwajach, z których dochód był przeznaczany dla osób potrzebujących.

**Marek Gancarczyk**



*... a następnie, podzielone na grupy wykonywały pracę*

## DNI ZIEMI W KRAKOWIE Z PREZENTACJĄ AUTOBUSU

**22 kwietnia obchodzony jest na świecie jako Międzynarodowy Dzień Ziemi. Celem tych obchodów jest zwrócenie uwagi na zagrożenia, jakie niesie szybki rozwój cywilizacji i naruszenie równowagi między człowiekiem a środowiskiem, w którym żyje.**

W tym dniu na całym świecie organizowane są spotkania, wiece, odczyty, wystawy, marsze mające na celu pokazanie niebezpieczeństw, jakie mogą się pojawić w związku z lekceważeniem praw natury. Wydział Kształtowania Środowiska od 16 lat przygotowuje obchody Dni Ziemi przebiegające w formule partnerskiej, z wieńczącą je Krakowską Wystawą Ekologiczną. Placówki oświatowe, domy kultury i organizacje pozarządowe angażują się w ekologiczne działania. Przygotowują spektakle, sprzątają tereny wokół szkół, organizują rajdy rowerowe. Podczas Wystawy Ekologicznej

roztawiane są namioty wystawiennicze, w których przede wszystkim krakowskie spółki komunalne pokazują swoje ekologiczne inwestycje. Od dziesięciu lat wzorem Krakowskiego Festiwalu Recyklingu prowadzona jest zbiórka surowców, w zamian za które rozdawane są sadzonki kwiatów i krzewów. W ciągu dziewięciu edycji Dni Ziemi zebrano łącznie 36,35 mg surowców wtórnych (puszek aluminiowych, butelek PET, zużytych baterii i termometrów rtęciowych).

Do ciekawych działań tegorocznej edycji Dni Ziemi należała między innymi prezentacja autobusu z silnikiem Euro 6, z najwyższą europejską normą związaną z ochroną środowiska. Autobusy z tym silnikiem wytwarzają o ponad 95 proc. mniej zanieczyszczeń od silników Euro 1. Obecnie MPK SA ma 28 takich autobusów kursujących m.in. na linii 724 i 744.

**Marek Gancarczyk**



*Dzieci z wielkim zainteresowaniem oglądały autobus z silnikiem EURO 6*



# DZIEŃ DZIECKA Z MPK PEŁEN ATRAKCJI



Zajezdnię tramwajową odwiedziło ok. 3 tys. osób

**Zajezdnia tramwajowa Podgórze przy ul. J. Brożka 3 stała się 1 czerwca jednym z najbardziej atrakcyjnych miejsc dla najmłodszych.**

Tego dnia MPK SA przygotowało dla dzieci mnóstwo atrakcji. Mogli oni wraz z rodzicami m.in. zwiedzić miejsca, w których tramwaje są naprawiane oraz przejechać tramwajem przez teren zajezdni, w tym przez myjnię. Mieli także możliwość samodzielnego poprowadzenia tramwaju NGT6.



Przejazd przez myjnię był bardzo atrakcyjny



Zawody w przeciąganiu tramwaju na czas



Halę napraw tramwajów zwiedziły setki dzieci



Dzieci mogły zabaczyć tramwaj od spodu

Dodatkowo dla najmłodszych zostały przygotowane pokazy specjalnie wybranych filmów, wyświetlanych w ramach repliki Festiwalu Filmów dla Dzieci.

Uczestnicy Dnia Dziecka mogli nie tylko oglądać filmy. Pod okiem profesjonalistów dzieci mogły wcielić się w rolę aktora, reportera a nawet reżysera. Wszystko to oczywiście przy udziale profesjonalnego sprzętu.

Z kolei w filmowym tramwaju dzieci miały możliwość zmienić się w ulubioną postać z bajki. Na specjalnym stanowisku odbywało się bowiem m.in. malowanie twarzy.

Organizując Dzień Dziecka zadaliśmy nie tylko o zabawę, ale także o to, aby najmłodszy mogli nauczyć się czegoś nowego. Dlatego na terenie zajezdni lektorzy Centrum Helen Doron Early English poprowadzili zajęcia pokazowe wprowadzające w świat języka dla dzieci, a w jednym z tramwajów odbyły się quizy językowe. Kilka godzin to oczywiście za mało, żeby nauczyć się obcego języka, dlatego dla uczestników przygotowaliśmy niespodziankę. Wśród dzieci bawiących się tego dnia z MPK została rozlosowana nagroda – roczny kurs języka angielskiego metodą Helen Doron.

O 12.30 wszystkie dzieci wraz z rodzicami mogły obserwować nietypowe zawody, które MPK zorganizowało po raz pierwszy. Polegały one na rywalizacji kilku drużyn złożonych z przedstawicieli różnych grup zawodowych, których zadaniem było przeciąganie tramwaju przy pomocy liny na czas. O najlepszy wynik walczyły drużyny: Straż Miejska, Dziennikarze *Kroniki Krakowskiej* TVP, Aktorzy z Teatru Bagatela, pracownicy Szpitala w Prokocimiu, Tatusiowie, drużyna Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, nauczyciele ze szkoły językowej Helen Doron oraz drużyna MPK. Zwycięska drużyna nauczycieli odebrała puchar z rąk dyrektora Szpitala – Macieja Kowalczyka.



Malowanie twarzy



Straż Miejska wystawiła mocny zespół

Zawody były połączone ze zbiórką pieniędzy dla Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Prokocimiu, który pomaga chorym dzieciom z całej Polski.

**Marek Gancarczyk**



Dzieci mogły malować i rozwiązywać krzyżówki

W godzinach od 11.00 do 14.00 MPK odwiedziło ponad 3000 osób, rozdaliśmy 1300 mapek informujących o rozlokowaniu punktów przystankowych imprezy, 1000 krzyżówek, które wzięły udział w losowaniu nagrody głównej ufundowanej przez Helen Doron, 1000 kolorowanek, rebusów i zagadek, ponad 760 słodkich upominków firmy Wawel; 500 butelek wody „Krynica”.

Ucharakteryzowano w trakcie konkursów i zabaw ponad 100 dzieci, rozdano 50 słowników do nauki języka angielskiego.

## SYMULACJA ZDERZENIA TRAMWAJU Z ROWEREM



Rowerzysta nie ma żadnych szans z 30-tonowym tramwajem



Rower został doszczętnie zniszczony

**W czwartek 15 maja na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze MPK SA w Krakowie przeprowadziło symulację zderzenia tramwaju z rowerzystą.**

Było to odwzorowanie sytuacji, do której doszło 27 marca 2014 roku na ul. Karmelickiej. Kamery zamontowane w tramwaju zarejestrowały wtedy bardzo nieodpowiedzialne zachowanie rowerzysty, który łamiąc przepisy zdecydował się wyprzedzić tramwaj. W efekcie tego manewru upadł przed jadącym wagonem. Motorniczy zatrzymał tramwaj w ostatniej chwili, dzięki czemu nikomu nic się nie stało.

Na terenie zajezdni tramwajowej została przedstawiona ta sama sytuacja, jednak z tą różnicą, że motorniczemu nie udało się zatrzymać rozpędzonego do ok. 20 km/h tramwaju i uniknąć zderzenia z rowerzystą. Symulacja zderzenia była połączona z akcją ratunkową, którą przeprowadzi zespół ratowników Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego.

Pokaz miał uświadomić rowerzystom jak tragiczna w skutkach może być nieodpowiedzialna i niezgodna z przepisami jazda rowerem po ulicach Krakowa. W zderzeniu z tramwajem rowerzysta jest bowiem bez szans. Warto pamiętać, że tramwaje ważą ok. 30 ton i nawet przy minimal-



Ciężko rannemu rowerzyście pomocy musieli udzielać ratownicy

nej prędkości 30 km/h ich droga hamowania może wynieść nawet ponad 20 metrów.

Termin pokazu nie był przypadkowy. Jest lato, wiele osób będzie poruszało się po mieście właśnie na rowerze. Mamy nadzieję, że ten apel dotrze do rowerzystów i kamery tramwajów nie będą już rejestrować tak nieodpowiedzialnych i niebezpiecznych manewrów jak ten z marca.

Symulacja zderzenia tramwaju z rowerzystą jest elementem ogólnopolskiej akcji „Bądźmy razem bezpieczni”, którą od kilku lat prowadzą Tramwaje Warszawskie. W tym roku przyłączyło się do niej 10 polskich miast, w tym także Kraków. W ramach tej akcji na kilku wagonach pojawiły się specjalne plakaty apelujące do pieszych i kierowców o bezpieczne zachowanie na drogach, po których kursują tramwaje. Na monitorach w autobusach i tramwajach są także wyświetlane filmy informacyjne.

Celem kampanii jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach i eliminacja zagrożeń życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego poprzez:

- podwyższenie świadomości o zagrożeniach występujących w ruchu tramwajowym;
- uzmysławianie, że każdy uczestnik ruchu ma wpływ na bezpieczeństwo nie tylko swoje, ale i innych użytkowników drogi;
- budowanie świadomości zagrożeń jakie niosą ze sobą brawura, brak ostrożności oraz wymuszanie pierwszeństwa;
- kreowanie mody na noszenie odblasków.

Przypomnijmy, że MPK SA w Krakowie po serii wypadków spowodowanych przez pieszych i kierowców już kilka lat temu zdecydowało o rozpoczęciu akcji „Wybierz bezpieczne przejście”. Jednym z jej elementów była przeprowadzona w ubiegłym roku symulacja zderzenia tramwaju z samochodem. Miała ona pokazać tragiczne skutki nieostrożnego wjeżdżania kierowców samochodów na tory tuż przed jadącym tramwajem. Jednocześnie była ona także okazją, aby po raz kolejny zwrócić się z apelem do kierowców i pieszych o przestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz zachowanie szczególnej ostrożności podczas przejeżdżania i przechodzenia przez torowiska.

MPK SA od 14 lat prowadzi także konkurs dla prowadzących pojazdy propagujący bezpieczną jazdę komunikacją miejską.

**Marek Gancarczyk**

W 2013 roku w Krakowie doszło do 137 wypadków i 1 047 kolizji z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej.

W wypadkach zostało rannych 83 pasażerów i 68 innych uczestników ruchu, w tym pieszych. Dwie osoby zginęły.

Od 2003 do 2013 roku w wypadkach z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej zginęło 49 osób.



Symulacja była odwzorowaniem prawdziwej sytuacji

## AKCJA „BĄDŹMY RAZEM” BEZPIECZNI W CAŁEJ POLSCE

13 czerwca 2014 roku rozpoczęła się szósta edycja ogólnopolskiej kampanii społecznej „Bądźmy Razem Bezpieczni” mająca na celu zwiększenie świadomości społecznej uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa i zmniejszenie liczby kolizji i wypadków.

W ostatnim roku w całej Polsce ponad 60% wypadków z udziałem tramwajów spowodowali piesi i kierowcy innych pojazdów.

Już po raz szósty Spółka Tramwaje Warszawskie organizując kampanię społeczną „Bądźmy Razem Bezpieczni” zwraca szczególną uwagę wszystkim uczestnikom ruchu drogowym na istotny problem bezpieczeństwa w ruchu tramwajowym. W tym roku Tramwaje Warszawskie wraz ze spółkami tramwajowymi z Krakowa, Torunia, Gorzowa Wielkopolskiego, Grudziądz, Częstochowy, Chorzowa, Łodzi, Wrocławia i Poznania będzie prowadziła działania zwiększające bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego na skalę ogólnopolską.

Kampania rozpoczęła się 13 czerwca 2014 roku i będzie trwać do końca grudnia 2014 r.

W dniu inauguracji w amfiteatrze Parku Sowińskiego w Warszawie odbyła się konferencja prasowa, mająca na celu uwrażliwienie wszystkich uczestników ruchu drogowego – kierowców, pieszych, rowerzystów, motocyklistów na wszelkie zagrożenia i konsekwencje, jakie wynikają z braku ostrożności na drogach i torowiskach.

W trakcie konferencji uczestnicy obejrzeni na telebimach symulacje wypadków tramwaju z samochodem osobowym z Torunia i Krakowa oraz materiały filmowe z innych miast Polski, obrazujące szeroko prowadzone działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponad 2000 uczniów szkół podstawowych będzie miało okazję obejrzeć m.in.:

- warsztaty z udzielania pierwszej pomocy Jednostki Ratownictwa Wysokościowego s12,
- warsztaty „Bezpieczny rowerzysta” Klubu rowerowego Trybik,
- spektakl edukacyjny „KULEK” w wykonaniu aktorów Teatru Kamienica, nt. bezpiecznych zachowań młodzieży w ruchu drogowym i komunikacji miejskiej,
- występy grupy tanecznej Equolla Dance Studio w odblaskach,
- pokaz technik interwencyjnych Straży Miejskiej,
- paradę motocyklistów Fundacji Jednym Śladem.

Kampania społeczna „Bądźmy Razem Bezpieczni” z roku na rok znajduje coraz większe grono odbiorców, co znacząco przekłada się na zmniejszenie się ilości wypadków na drogach. Spółka współrealizuje założenia „Dekady Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020” polegające na poprawie światowego bezpieczeństwa drogowego poprzez dążenie do zredukowania liczby osób zabitych i rannych w wypadkach drogowych.

Elwira Kobylińska

## NIE DAWAJ PIENIĘDZY NA ULICY

Zanim podarujesz pieniądze osobie proszącej o to na ulicy zastanów się, czy naprawdę pomagasz. Specjaliści zajmujący się problemem żebractwa ostrzegają: to pieniądze, które krzywdzą. W okresie letnim, w środkach komunikacji miejskiej, na stronie [www.krakow.pl](http://www.krakow.pl) oraz portalach społecznościowych Kraków prowadzi akcję edukacyjno-informacyjną pod hasłem „Nie dawaj pieniędzy na ulicy. Pomagaj naprawdę”.

Głównym celem akcji jest dotarcie z przesłaniem do tych, którzy dają pieniądze. W dużym stopniu to od nich zależy czy żebrzące osoby będą miały po co wychodzić na ulicę. Akcji towarzyszy spot emitowany od 12 czerwca na nośnikach LCD w tramwajach i autobusach.

Walkę z żebractwem utrudnia fakt, że nie stanowi ono wykroczenia, dopóki nie jest natarczywe. Wtedy strażnicy miejscy mają prawo do podejmowania interwencji. W ubiegłym roku Straż Miejska wystawiła 109 mandatów karnych na łączną kwotę 10 336 zł, pouczyła 533 osoby i skierowała 26 wniosków o ukaranie do sądu. Do końca maja tego roku funkcjonariusze wystawili 60 mandatów na łączną kwotę 5 075 zł, pouczyli 213 osób, a w 38 przypadkach skierowali wnioski o ukaranie do sądu. Straż Miejska podejmuje ok. 700 interwencji rocznie wobec osób żebrzących.

Urząd Miasta Krakowa zachęca do przekazywania pieniędzy na rzecz potrzebujących na konto organizacji pozarządowych. Pełna lista organizacji znajduje się pod adresem: [www.krakow.pl/ngo](http://www.krakow.pl/ngo).

W pomoc osobom żebrzącym zaangażowany jest MOPS. Pracownicy socjalni wraz ze streetworkerami reagują na każde zgłoszenie, starając się rozpoznać sytuację i zaproponować pomoc osobie żebrzącej. W zimie streetworkerzy prowadzą także spotkania na uczelniach, w szkołach i parafiach, podczas których przedstawiają informacje na temat żebractwa oraz mądrego pomagania. Od października 2013 do maja 2014 roku przeprowadzono 12 prelekcji, w których wzięło udział około 400 osób.

– Kto żebrze na ulicach Krakowa? – Prawie w 100 % nie są to osoby bezdomne. To kilkadziesiąt osób, z czego 30 % to kobiety. Nie u wszystkich udało

się nam ustalić tożsamość, ale u blisko 40 % potwierdziliśmy uprawnienia do emerytury i innych świadczeń, którymi jednak nie byli zainteresowani. Na ulicy mogą zarobić znacznie więcej i bez wysiłku. Najczęściej można spotkać ich w obrębie Starego Miasta i dworca, gdzie przewijają się najwięcej ludzi.

– Jakie kwoty udaje się zebrać? – Nie mamy takich danych. Jeśli jednak założymy, że koło takiego żebraka przejdzie na godzinę około 100 osób, co dziesiąta rzuci tylko złotówkę, to po ośmiu godzinach w skali miesiąca wychodzi 2400 zł – zapraszamy do przeczytania całego wywiadu z Łukaszem Filkiem, streetworkerem z Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Krakowie na [www.krakow.pl](http://www.krakow.pl).

Dodajmy, że Miasto Kraków prowadzi też działania na rzecz zwalczania dziecięcego żebractwa. Pod hasłem „Dając pieniądze odbierasz dzieciństwo” rozpoczęła się kolejna edycja kampanii edukacyjno-informacyjnej zainicjowanej w 2007 r. przez ks. Andrzeja Augustyńskiego, obecnie Społecznego Doradcę Prezydenta Miasta Krakowa ds. Młodzieży. 130 plakatów w języku polskim i angielskim, informujących turystów oraz mieszkańców o konsekwencjach przekazywania żebrzącym dzieciom pieniędzy, od lipca zawieszono w okolicach Rynku Głównego. Plakaty nakłaniają: „Pomóż nie żebrać” i są czytelnym komunikatem dla turystów, że zaprzestanie dawania pieniędzy dzieciom spowoduje, że nie będą się zajmowały żebractwem. Również od maja do końca września na nośnikach LCD w BUS TV 50 razy w ciągu dnia emitowany jest spot w ramach kampanii „Dając pieniądze, odbierasz dzieciństwo”.

Filip Szatanik



## FESTIWAL CHÓRÓW MĘSKICH

**Już po raz czwarty Chór Lutnia Krakowska zorganizował Festiwal Chórów Męskich „Krakowska wiosna” w dniach 9 – 11 maja 2014 r.**

Celem imprezy była prezentacja dorobku artystycznego chórów męskich, głównie krakowskich, porównanie poziomu, a co za tym idzie wielka mobilizacja w zespołach uczestniczących. Tu się nie odpuszcza, jak w piłkarskich derbach. Spotkaliśmy się już tradycyjnie w starej zajezdni tramwajowej, czyli Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca.

Festiwal miał niezwykle bogaty program, ze względu na równoczesne obchody jubileuszu 115-lecia Chóru „Lutnia Krakowska”. Dodatkowo gościliśmy chór z Francji „Nova Voce” z Vannes (Bretania) pod dyrekcją Małgorzty Wojnarowskiej - Pleyber, byłej dyrygentki naszego chóru. Goście uświetnili uroczystości jubileuszowe, jak również wystąpili jako specjalny gość Festiwalu.

Rozpoczęliśmy już w środę 7 maja, wspólnym występem z chórem z Francji w kościele św. Marcina przy ul. Grodzkiej. Pierwsza zaprezentowała się „Lutnia” z kilkoma starymi utworami jubileuszowymi, następnie chór z Francji z ok. 40 min. recitalem. Na koniec wspólnie zaśpiewaliśmy „Gaude Mater Polonia”. Koncert zaszczylił pierwszy Zastępca Prezydenta Krakowa - Tadeusz Trzmiel. Po występach członkowie chórów wraz z przyjaciółmi spotkały się w restauracji „U Zalipianek” na wspólnej kolacji. Przy akompaniowaniu wspaniałego akordeonisty Jurka Knasia pośpiewaliśmy lżejszy repertuar chóralny, a potem już popularny francuski i polski.

W czwartek 8 maja miała miejsce uroczysta akademicka jubileuszowa w Sali Fontany w Pałacu Krzysztofora. Jako pierwszy głos zabrał prezydent Trzmiel, który przypomniał o bogatej historii chóru i jego początków w MPK. Następnie referat okolicznościowy wygłosił z właściwym sobie znanstwem tematu dyrektor Wydziału Kultury i Dziedzictwa Narodowego Miasta Krakowa – Stanisław Dziedzic. Na

## PO RAZ CZWARTY W KRAKOWIE

zakończenie akademii zabrał głos nasz mecenas – prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Julian Pilszczek. Po części oficjalnej delegacje zaprzyjaźnionych chórów i instytucji złożyły na ręce prezesa chóru Zdzisława Oleniaka, najserdeczniejsze gratulacje, życzenia pomysłowości oraz wręczyły kwiaty.

W tym roku wyjątkowo ze względów technicznych, prezentacje chórów przeniesiono do Hali „D”. Zysaliśmy na akustyce, ale czuliśmy się lepiej w Hali tramwajowej gdzie zwykle odbywały się prezentacje festiwalowe.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje prawie dwugodzinny koncert finałowy. Repertuar był bardzo zróżnicowany. Od najstarszych pieśni napisanych specjalnie dla „Lutni”, wówczas „Robotniczej”, przez nowe opracowania starych przebojów przez Jerzego Knasia, pieśni góralskie wykonane razem z chórem „Echo”, do całego bloku o starym Krakowie, wykonanego wspólnie z chórem mieszanym „Albertinum” w towarzystwie kapeli ZPiT „Krakowiacy”. Ta cała krakowska suita pod dyrekcją Jerzego Knasia.

Część druga już w innym klimacie. Trzy cantaty W.A. Mozarta: „Die Maurerfreude”, „Dir Seele des Weltalls” i „Eine kleine Freimaurer – Cantate”, wykonali: 23-osobowa Orkiestra Symfoniczna „Passionart”, trzech solistów i ok. 50 chórzystów połączonych chórów męskich: UJ, UPJ-PII i „Lutnia Krakowska”.

– To było piękne ukoronowanie jubileuszu i uroczyste zakończenie festiwalu - mówił dyrygent Marcin Wróbel.

Każdy występ nagradzany był rzesistymi brawami, co nie dziwi, gdyż większość słuchaczy stanowili śpiewacy innych chórów krakowskich,

rodziny i przyjaciele. Na koncercie finałowym był komplet widzów. Cały koncert finałowy obserwował Prezes MPK Julian Pilszczek.

Na zakończenie Festiwalu w restauracji „Stara Zajezdnia” organizatorzy spotkali się z delegacjami chórów na uroczystej kolacji. Wręczono dyplomy uczestnictwa i rozmawiano na tematy przyszłej współpracy chórów męskich, wspólnych występów i wymiany repertuaru.

Za całość artystyczną imprezy odpowiadał Marcin Wróbel – dyrygent chóru „Lutnia Krakowska”. To on ustalał repertuar, i uzgadniał wszystkie szczegóły występów z dyrygentami chórów. Drugim dyrygentem był nasz kolega z chóru Jerzy Knaś. On przygotowywał chór „Albertinum” i kapelę „Krakowiaków”, jak również „Lutnię Krakowską” z Suity Krakowskiej, którą dyrygował. Przygotowanie i organizację imprezy sprawnie zrealizował zespół pod kierownictwem prezesa Chóru Zdzisława Oleniaka, a napracowali się: wiceprezes Andrzej Szczypczyk, skarbnik Bogusław Stępiński i sekretarz Mieczysław Bętkowski. Przygotowania trwały ok. pół roku.

W festiwalu wzięło udział ok. 200 chórzystów z ośmiu chórów, 23 muzyków orkiestry symfonicznej i ośmiu z kapeli.

**Zdzisław Oleniak**

**Prezes Stowarzyszenia Muzycznego Lutnia Krakowska**

### W festiwalu wzięły udział chóry:

1. Krakowskie Towarzystwo Śpiewackie „ECHO”
2. Chór „Nova Voce” z Vannes (Francja)
3. Stowarzyszenie Muzyczne Chór „Lutnia Krakowska”
4. Krakowski Chór Męski przy Uniwersytecie Papieskim Jana Pawła II.
5. Stowarzyszenie Chór „Cecyliński” w Krakowie
6. Chór „Millenium”

Ponadto w koncercie jubileuszowym na zakończenie tegorocznego Festiwalu wystąpiły:

1. Krakowskiego Chóru Akademickiego Uniwersytetu Jagiellońskiego.
2. Chór „Albertinum”.
3. Kapela Zespołu Pieśni i Tańca „Krakowiacy”
4. Orkiestra Symfoniczna „Passionart”
5. Soliści: Maciej Drużkowski, Szczepan Kosior i Mateusz Prendota.



fot. Szymon Nowak 2014

Chóry wstąpiły m.in. w Muzeum Inżynierii Miejskiej



## ZAKAZ PALENIA E-PAPIEROSA

Po Warszawie, Poznaniu i Łodzi zakaz używania e-papierosów w komunikacji miejskiej został wprowadzony w *Przepisach porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie*.

Palenia e-papierosów zakazano po uwagach, jakie zgłaszali pasażerowie, którzy skarżyli się m. in. na dokuczliwy zapach. Im bardziej popularne stawały się e-papierosy, tym więcej do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. wpływało zgłoszeń od osób podróżujących komunikacją, którym przeszkadzało ich palenie w pojeździe.

Wnioskowanych przez nasze Przedsiębiorstwo zmian w obowiązujących przepisach dokonała Rada Miasta Krakowa podejmując uchwałę Nr CIII/1585/14 w sprawie zmiany uchwały Nr XLIV/544/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 maja 2008 roku w sprawie przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie (z późn. zm.). Jednocześnie w przepisach regulujących przewóz osób pojazdami komunikacji miejskiej wprowadzony został też zakaz używania środków odurzających.

W dniu 8 maja 2014 r. ww. uchwała została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego, a

z dniem 23 maja 2014 roku zmiany w przepisach porządkowych weszły w życie.

W załączniku do uchwały Nr XLIV/544/08, w Rozdziale II *Prawa i obowiązki pasażera oraz przewoźnika* wprowadzono poniższe zmiany:

1. W § 4, który określa zachowania zakazane pasażerom, nowe brzmienie uzyskał pkt 8, w którym zabrania się pasażerom „spożywania napojów alkoholowych, palenia tytoniu, używania tzw. e-papierosów oraz środków odurzających w pojeździe”.

2. W § 5 określającym prawa i obowiązki kierującego pojazdem zmianie uległ pkt 4, zgodnie z którym kierujący pojazdem „ma prawo odmówić przewozu osób nietrzeźwych, mogących zabrudzić innych pasażerów i pojazd, palących tytoń, używających tzw. e-papierosów oraz środków odurzających, zachowujących się agresywnie, bądź stwarzających inne istotne zagrożenie dla pasażerów”.

Wprowadzone zakazy spełniają oczekiwania opinii publicznej odnoszące się do współdzielenia przestrzeni publicznej z osobami palącymi e-papierosy. Dym z takich papierosów, zwłaszcza w zamkniętej przestrzeni może bowiem powodować dyskomfort wśród pasażerów. Jeśli ktoś złamie obowiązujące przepisy, kierujący pojazdem będzie mógł wezwać policję lub straż miejską.

Maria Naprawska

## BOHATERSKIE ZACHOWANIE MOTORNICZEGO

**To miał być normalny, zwykły dzień dla Cypriana Kozaczyka motorniczego zajezdni Tramwajowej Nowa Huta o numerze służbowym 106.**

Dzień obfitujący w kilka zdarzeń drogowych m.in. zajeżdżenie drogi pojazdowi szynowemu, wymuszenie pierwszeństwa przejazdu przez innych użytkowników, wyjście osoby pieszej zza pojazdu – można mnożyć w nieskończoność. Pracę w tym dniu rozpoczął o godzinie 6.31, a więc dosyć późno jak na motorniczego MPK. Linię nr 4 obsługują pociągi złożone z trzech wagonów typu 105Na; cały taki skład waży około 50 ton i może pomieścić nawet do 300 osób. Zbliżała się godzina 12 – motorniczy miał zaplanowaną przerwę pomiędzy kolejnymi kursami na pętli Wzgórza Krzesławickie. Postanowił tę przerwę spędzić w wagonie nad lekturą książki. Po kilku minutach w pierwszym wagonie jedna z pasażerek wpadła w panikę i zaczęła krzyczeć, że ktoś zemdleł. Ruch i krzyk w wagonie zwrócił uwagę motorniczego. Wyszedł z kabiny i zobaczył starszego mężczyznę, który osunął się na siedzeniu. Mając taki obraz sytuacji motorniczy postanowił wezwać pomoc przez Główną Dyspozytornię Ruchu. Następnie przystąpił do udzielania pierwszej pomocy. Pasażer nie reagował na żadne bodźce, nie było z nim kontaktu wzrokowego i słownego. Prowa-

dzący stwierdził również brak pulsu i oddechu. Motorniczy samodzielnie, bez żadnej pomocy osób postronnych przez ok. 5 minut prowadził masaż serca. Natychmiastowe podjęcie konkretnych działań, bez oglądania się na inne osoby, jak również udzielenie w tym przypadku profesjonalnej pomocy zasługuje na szczególne uznanie dla pracownika. Według motorniczego najgorsze w tym zdarzeniu było to, że został pozostawiony sam sobie; kilka osób będących w wagonie albo szybko wysiadło, albo odsunęło się jak najdalej od miejsca akcji od czasu do czasu dopytując o stan poszkodowanego. Parę osób zaglądało przez otwarte drzwi, ale żadna nie zdecydowała się na okazanie pomocy w czynnościach ratujących życie człowiekowi. Akcja ratownicza mogła być przeprowadzona przez motorniczego tak sprawnie m.in. dlatego, że przeszedł szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, wcześniej zdobył również doświadczenie zawodowe w zakładzie opiekuńczym dla osób starszych. Cyprian Kozaczyk obecnie uczęszcza do studium organistowskiego (gra na organach) realizując w ten sposób swoje zainteresowania. W uznaniu za okazaną postawę Cyprian Kozaczyk otrzymał nagrodę rzeczową od Prezydenta Miasta Krakowa oraz finansową od Zarządu MPK SA

Krzysztof Utracki



Upominek od Prezydenta Miasta Krakowa wręczył motorniczemu Julian Pilszczek, prezes MPK SA

# Mamy już



# fanów

Dołącz do nas i bądź na bieżąco

Informacje o utrudnieniach      Komunikaty

Ciekawostki      Humor



Galerie zdjęć      Filmy

Przegląd prasy dotyczącej komunikacji



facebook.com/mpkkrakow



## TRAM RING BOARD – NOWY WYMIAR REKLAMY



**Pomysł stworzenia nowej formy reklamy narodził się w 2013 roku. Był odpowiedzią na rosnące zainteresowanie reklamą na pojazdach krakowskiego przewoźnika. W mieście zaczęło pojawiać się coraz więcej reklam na tramwajach i na autobusach. Mimo tego nasi klienci poszukiwali czegoś nowego, innej reklamy, która wyróżni ich na tle pozostałych reklam.**

Na jednym ze spotkań padła żartobliwa, choć intrygująca sugestia jednego z naszych kontrahentów: „Białą wstęgą obwiążcie mi państwo jakiś tramwaj, a ja przyjadę i narysuję sobie na niej moją reklamę”. Chociaż był to zwykły żart dał wiele do myślenia. Efekt zaskoczył wszystkich. Po dopracowaniu wizualizacji powstał pierwszy projekt nowej formy reklamy nazwanej *Tram Ring Board*. Jest to reklama wysokości około 75 cm, umieszczana pod oknami dookoła tramwajów typu 105N i E1+C3. Dodatkowo, aby uatrakcyjnić ofertę proponujemy ją w sprzedaży pakietowej, co sprawia, że jest to bardzo korzystna finansowo oferta skierowana dla naszych Klientów.

Reklama *Tram Ring Board* spotkała się z bardzo dużą przychylnością klientów chętnie korzystających z możliwości zakupu kilku wagonów pod ekspozycję reklamy po atrakcyjnych cenach. Prowadzone kampanie reklamowe są bardziej efektywne - reklama

umieszczona na kilku wagonach jest rozproszona po całym Krakowie.

Do tej pory reklama *Tram Ring Board* została zakupiona przez takich Klientów jak: Radio KRK, Auto Centrum Golemo, Politechnika Krakowska, Krakowska Akademia.

Specjalnie dla naszych Klientów proponujemy w lipcu i sierpniu atrakcyjną ofertę promocyjną. Dla pierwszych dziesięciu zgłaszających się firm zainteresowanych zakupem reklamy *Tram Ring Board* oferujemy:

- nieodpłatne przygotowanie wizualizacji reklamy *Tram Ring Board* lub
- nieodpłatną emisję Bus TV w 28 autobusach przez 1 tydzień.

Zapraszamy do kontaktu z naszym specjalistą w zakresie reklamy *Tram Ring Board* dostępnym pod numerem telefonu: 12 254 19 20

**Jerzy Maszewski**



# OFERTA SPECJALNA

# TRAM RING

# BOARD

+ wizualizacja reklamy

GRATIS

kontakt: (12) 254 19 20



## KRAKÓW MIASTO AMBITNE

Przez prawie 3 miesiące, od 13 czerwca do 24 sierpnia w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie można będzie oglądać wystawę „Kraków miasto ambitne. Inwestycje miejskie 2003-2014”. Znajdziemy na niej najważniejsze krakowskie przedsięwzięcia w zakresie komunikacji, ekologii, kultury i sportu.

Kraków przez ostatnie lata zmienił się nie do poznania. Do wyobraźni przemawiają nietuzinkowe projekty kulturalne. Krakowianie korzystają z nowoczesnych niskopodłogowych tramwajów, kursujących po nowych i zmodernizowanych torowiskach. Zniknął problem z dostępem do czystej wody i sprawnie działającej kanalizacji. Krakowski pejzaż zdobią wyjątkowe realizacje architektoniczne, jak choćby Pawilon Wyspiańskiego, Kraków Arena czy Centrum Kongresowe ICE – mówił Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski podczas uroczystego otwarcia wystawy.

Ekspozycja podzielona jest na cztery segmenty: komunikację miejską, infrastrukturę drogową, ekologię i przedsięwzięcia kulturalne i sportowe. Łącznie na wystawie zobaczymy 25 inwestycji, od modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego, poprzez przebudowę rond Mogińskiego, Grzegorzckiego i Ofiar Katynia, po inwestycje kubaturowe i komunalne.

Dzięki udostępnionym na wystawie 20 wywiadom filmowym zwiedzający będą mogli spojrzeć na miejską codzienność z perspektywy m.in. inżyniera ruchu, motorniczego, osób odpowiedzialnych za utylizację odpadów, badanie jakości wody pitnej i stanu powietrza. O wyzwaniach podczas projektowania i budowy sztandarowych obiektów kulturalnych i sportowych – Centrum Kongresowego ICE oraz Kraków Areny – opowiedzą inżynierowie i architekci.



Część wystawy poświęcona jest komunikacji miejskiej

Oryginalne elementy instalacji oraz modele pozwolą zajrzeć w niedostępne gołym okiem rejony miejskiej infrastruktury: do rur, którymi płynie do mieszkańców woda pitna i tych, którymi dystrybuowane jest ciepło sieciowe; pod powierzchnią ulicy i zielonego torowiska tramwajowego. Do zilustrowania procesu oczyszczania ścieków posłużą preparaty mikroskopowe oraz utrwalone i bezpieczne biologicznie próbki ścieków oraz osadów.

Zwiedzający będą mogli sprawdzić swoją wiedzę o współczesnej inżynierii miejskiej Krakowa w quizie multimedialnym. Dla najmłodszych zaś przygotowano kącik edukacyjny, gdzie poprzez zabawę będą mogli wcielić się w rolę małych inżynierów, na przykład budując tunel drogowy lub układając estakadę.

Organizatorem wystawy jest Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Współorganizatorami wystawy są: Agencja Rozwoju Miasta S.A. w Krakowie, Krakowski Holding Komunalny S.A., Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A., Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A., Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania Sp. z o.o. Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A.,

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie. Wystawa powstała przy wsparciu: Krakowskiego Biura Festiwalowego, Grupy ZUE S.A. oraz Krakowskiego Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjnych i Komunalnych sp. z o.o.

Wystawę „Kraków miasto ambitne. Inwestycje miejskie 2003–2014” można oglądać od 13 czerwca do 24 sierpnia w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca 15, we wtorki, czwartki i niedziele od 10.00 do 18.00 oraz w środy, piątki i soboty od 10.00 do 16.00.

Jan Machowski



Wystawa została otwarta przez Jacka Majchrowskiego, Prezydenta Krakowa

## MIESZKAŃCY O BUDOWIE METRA

**25 maja 2014 roku mieszkańcy Krakowa, oprócz spełnienia obywatelskiego obowiązku przez głosowanie w wyborach do Parlamentu Europejskiego, udzielili miejskim władzom odpowiedzi na cztery pytania w ramach przeprowadzonego referendum lokalnego.**

O ile głównym argumentem za zwróceniem się do krakowian z pytaniem były wątpliwości dotyczące organizacji przez nasze miasto Zimowych Igrzysk Olimpijskich, tak niejako przy okazji postanowiono zadać trzy inne pytania, z których dwa bezpośrednio wiązały się z krakowskim systemem transportu: pytano o poparcie dla budowy metra oraz budowy większej liczby ścieżek rowerowych. W kwestii dróg dla rowerów krakowianie okazali się bardzo zgodni (85,2% mieszkańców opowiedziało się za rozwojem ich sieci), natomiast budowa metra zebrała bardziej zróżnicowane głosy – poparło ją 55,11% głosujących.

Temat budowy metra w Krakowie wraca jak bumerang od wielu lat, z wyraźnie zwiększoną intensywnością w miesiącach poprzedzających wybory samorządowe, lecz od równie wielu lat władze zdawały się przedstawiać spójną odpowiedź w oparciu o naukowe analizy. Odpowiedź dodajmy, nie pozostawiającą suchej nitki na pomysły przenoszenia transportu szynowego pod ziemię z wielorakich przyczyn: nade wszystko ekonomicznych, ale także z uwagi na niewielką, o ile jakkolwiek, poprawę efektywności w stosunku do wykorzystania istniejącej przecież sieci tramwajowej. Co więc uległo w ostatnich kilku latach zmianie, że budowa metra wyszła poza medialną debatę? Niewiele. Jak wskazuje opracowanie dr. inż. Marka Bauera z Politechniki Krakowskiej, budowa metra w Krakowie nie przyniesie zauważalnego spadku czasu podróży. O ile, zredukuje sam czas przejazdu, bo prędkość komunikacyjna pociągów metra jest praktycznie zawsze wyższa aniżeli ten sam wskaźnik dla tramwaju, tak zwiększony czas dojścia do stacji (te bowiem zawsze rozmieszcza się dwu- trzykrotnie rzadziej aniżeli przystanki tramwajowe) dla większości podróży zupełnie zniweluje ewentualne korzyści. Nie należy też zapominać o wielkości potoków pasażerskich, które na żadnym istniejącym ciągu komunikacyjnym nie przekraczają zdolności przewozowych tramwaju, nie mówiąc już o racjonalnym zapelnieniu pojazdów podziemnej kolei. Nie sposób w ogóle mówić o naukowej analizie metra zaproponowanego w referendum, ponieważ propozycji nie było. Pytano mieszkańców o budowę metra po prostu – bez prezentowania konkretnego przebiegu, lokalizacji stacji, czy częstotliwości kursowania. Nie dziwi więc, że wielu mieszkańców skusiło się na poparcie projektu, który jest właściwie tylko szczytną ideą.

W lokalnej prasie jednak przewinęła się kolejna koncepcja przebiegu jednej linii metra, wykonana przez Stanisława Albrichta. Trudno oprzeć się wrażeniu, że wytyczono ją raczej na siłę, „palcem po mapie”, niż w oparciu o konkretny potok pasażerski, pociągi metra miałyby ze stacji końcowej w Mogile poruszać się przez m.in. rondo Kocmyrzowskie, węzeł Wiślicka, Prądnik Czerwony i Olszę w kierunku... wstecznym, do Wiczystej, by dopiero stamtąd skierować się do centrum miasta, aż do Basztowej, pokrywając się z istniejącym ciągiem tramwajowym, skąd następne stacje miałyby być w rejonie AGH, ulic Piastowskiej i Przybyszewskiego, dalej do Bronowic Małych. O ile dziwić może położenie stacji końcowej w Mogile, tak to konkretne rozwiązanie broni się przez planowaną budowę w tym rejonie wschodniej obwodnicy i – co z tym idzie – parkingu Park&Ride. Jednakże wybór trasy zupełnie okrężnej w drodze do centrum miasta jasno świadczy o tym, że trudne jest w naszym mieście wyłonienie jednego silnego potoku pasażerskiego, na którym potrzeby transportowe mieszkańców byłyby tak duże, że konieczna jest budowa linii metra. W planowaniu układów komunikacyjnych oczywistym rozwiązaniem przy występowaniu dużych, ale stosunkowo rozproszonych potoków pasażerskich, jest rozwój sieci tramwajowej i ewentualne jej



*Utrzymanie metra jest bardzo drogie*

uzupełnianie liniami autobusowymi – nie zaś budowa metra, a tym bardziej nie metra krążącego niemal jak sinusoida wokół osi odciętych. Cóż bowiem pomoże powstanie podczy nadziemnej kolei, która będzie poruszać się sprawnie, ale okrężną trasą, więc koniec końców wcale nie szybciej niż tramwaj? Być może autor koncepcji liczył na aspekt zwiększonego prestiżu jaki daje metro, jednakże według wszelkich badań pasażer na ogół przy wyborze środka transportu kieruje się szeregiem innych postulatów jakościowych, z czasem przejazdu na czele, pośród których na próżno szukać... marketingowej atrakcyjności środka transportu.

Budowa metra to nie tylko inwestycja wątpliwie korzystna dla mieszkańców. To przede wszystkim zagrożenie dla komunikacji tramwajowej – istniejącej, a także tej, która dopiero ma powstać. Przy konieczności przeznaczania wielkich nakładów na rozwój metra, łatwo zapomnieć o istnieniu tramwajów i konieczności ich utrzymania – metro, przy swojej niższej dostępności wynikającej z rzadszego rozmieszczenia stacji, nie jest bowiem w stanie zastąpić pojazdu, którego przystanek z założenia znajduje się w zasięgu kilku minut przejścia pieszego. Zagrożenie płynie także dla planowanych inwestycji w rozwój sieci tramwajowej – myślenie o metrze w dalekiej perspektywie pomaga odłożyć na półkę możliwe do zrealizowania w ciągu kilku lat projekty tramwajowe, tłumacząc to niepotrzebnym dublowaniem tych dwóch środków transportu – w przypadku przebiegu proponowanego przez Stanisława Albrichta przede wszyst-

kim godzi to w przedłużeniu trasy od Mistrzejowic do Wiczystej lub Rakowic. Plany tej inwestycji warto rozpatrywać także jako poprawę wykorzystania istniejącej trasy w ciągu ulic Jancarza i Srebrnych Orłów, budowanej przed laty z myślą o potrzebach kombinatu metalurgicznego, a dziś znacznie słabiej odpowiadającej rozkładowi potoków pasażerskich – metro nijak tego problemu nie rozwiąże.

Porównując efektywność metra i tramwaju, nie da się uciec od ekonomiki tych środków transportu. W zbliżonym okresie, w 2009 roku, przeprowadzono przetargi na budowę centralnego odcinka II linii metra w Warszawie oraz na budowę linii tramwajowej do Małego Płaszowa w Krakowie (przypomnijmy, wraz z budową całej ulicy Kuklińskiego i estakady drogowej na jej końcu). Porównanie kosztów tych dwóch inwestycji jest zatrważające: linia metra o długości 6,1 km kosztowała 5,92 mld. zł. podczas gdy budowa 4,2 km torowisk tramwajowych, przebudowa ulic i budowa estakady pochłonęły przy tym zaledwie 119 mln. zł! Nawet nie rozdzielając wydatków na torowiska od dróg w krakowskiej inwestycji, porównanie kosztów jednego kilometra toru jest zatrważające: przeszło 970 mln za linię metra, przy niewiele ponad 28 mln za torowisko tramwajowe. Innymi słowy: za środki wydane na jeden kilometr linii metra można zbudować ponad 34 kilometry torowisk tramwajowych. Zakładając optymistycznie, że budowa jednej przeszło 10-kilometrowej linii metra stałaby się finansowo realna, nie trzeba wiele liczyć, by zauważyć, że za te pieniądze możliwe byłoby uzupełnienie sieci tramwajowej o wszystkie planowane odcinki, a środków spokojnie starczyłoby jeszcze na zakup nowego taboru. Czyż równy rozwój sieci tramwajowej do wszystkich peryferyjnych osiedli, zamiast promowania jednego ciągu objętego potencjalną linią metra, nie byłby korzystny dla większej liczby mieszkańców?

Co zatem skłoniło nieco ponad połowę głosujących mieszkańców do poparcia idei budowy metra? Zapewne nie konkretne argumenty merytoryczne. Patrząc na codzienne sytuacje w trakcji tramwajowej, narzuca się wręcz odpowiedź że wynik ten zawdzięczamy problemom z bieżącym utrzymaniem sieci tramwajowej. Na przekór systematycznie polepszającemu się stanowi taboru, znaczne zaniedbania infrastruktury coraz częściej utrudniają sprawne przemieszczanie się po mieście; stan wielu odcinków krakowskich torowisk, przekłada się na czas przejazdu, jak i na coraz niższą niezawodność tramwaju jako środka transportu. Trudno się dziwić mieszkańcom, że mając do wyboru coraz bardziej niepewną komunikację tramwajową, zwrócili się po swoistą „nową nadzieję” (przy czym i tak należy pochwalić ostrożność tych, którzy masowo zagłosowali przeciw). Tylko czy miasto, w którym od kilkunastu lat występują problemy z wygosparowaniem w budżecie środków na bieżące utrzymanie torowisk na przyzwoitym poziomie będzie stać na zbudowanie i utrzymanie sieci metra, które wymaga wielokrotnie większych nakładów na budowę i utrzymanie?

**Radosław Kołodziej**



## SZYNOWA KOMUNIKACJA MIEJSKA W PORTO

**Porto to druga, po Lizbonie, co do wielkości i znaczenia portugalska metropolia. Miasto i rejon są znane z doskonałego wina o tej samej nazwie. Jednak miłośnicy komunikacji miejskiej też znajdą tu coś ciekawego.**

Sieć tramwajowa w Porto rozwijała się od 1872 roku, początkowo wagony były ciągnięte przez muły. Jednak już kilka później wprowadzono trakcję parową, a w 1895 roku rozpoczęto elektryfikację, którą zakończono w 1914 roku. Z wielkiej niegdyś sieci połączeń do dziś funkcjonują 3 linie, a ich długość wynosi niespełna 9 km. W sieci tramwajowej przyjęto standardową, europejską szerokość toru 1435 mm. Tramwaje w Porto są dziś w zasadzie głównie atrakcją turystyczną. Zabytkowe wagony kursują w odstępach półgodzinnych w okresie większego ruchu, a godzinnych poza „szczytem”. Obowiązują w nich specjalne bilety w cenie 2,50 euro za przejazd jednorazowy lub 8 euro za bilet dzienny (ceny z 2013 roku). Bilety te są ważne tylko w zabytkowych tramwajach i nie są honorowane w innych środkach transportu miejskiego i odwrotnie. Wagony są wyposażone w czytnik biletów, a miejskie bilety okresowe (oprócz dziennych) są także ważne w starych tramwajach. Widziałem wielokrotnie miejscowych pasażerów, używających takich biletów i przejeżdżających krótkie odcinki najwyraźniej nie w celach turystycznych.

Najdłuższa linia o numerze 1 zaczyna się w historycznej dzielnicy Ribeira w pobliżu słynnego, dwupoziomowego mostu Ponte Dom Luís I. Wzdłuż północnego brzegu rzeki Douro linia prowadzi do dzielnicy Granja de Baixo przy ujściu rzeki do Oceanu Atlantyckiego. Mniej więcej w połowie trasy, przy przystanku Massarelos łączy się z nią linia 18, prowadząca do centrum miasta. Na końcowym przystanku Carmo tramwaje 18 spotykają się z wozami linii 22, które również mają tam przystanek końcowy. 22 jest jednotorową linią okrężną, objeżdżającą ściśle śródmieście



Tramwaj na moście Ponte Dom Luis I



Tramwaje w Porto kursują tunelami...

Porto w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Przy zbiegu linii 1 i 18 zlokalizowana jest zajezdnia, w której znajduje się małe muzeum. Zgromadzono w nim ponad 20 zabytkowych pojazdów, w tym także wagony robocze i pojazdy drogowe do utrzymania sieci trakcyjnej. Niestety, nie miałem okazji zwiedzić muzeum, które jest otwarte w dość ograniczonym czasie – byłem tam dwa razy i za każdym razem muzeum było zamknięte.

Jednak głównym środkiem szynowej komunikacji miejskiej w Porto jest nowoczesny system Metro do Porto. Wbrew temu, co może sugerować nazwa, jest to po prostu nowoczesna sieć tramwajowa, której niewielki, śródmiejski fragment jest ukryty pod ziemią. Cała sieć obejmuje ponad 67 km tras, po których kursują tramwaje 6 linii. Jedynie na smym kilometrze linii w centrum miasta tory biegną w tunelu. Na całej sieci wybudowano 81 stacji i przystanków, z czego 14 znajduje się pod ziemią.

Linie w Porto oznaczone są literami od A do F, w kolejności oddawania ich do eksploatacji. Pierwsza linia A została otwarta 7 grudnia 2002 roku. Trzy lata później, w 2005 roku, uruchomiono następne trzy linie B, C i D. Linia B jest najdłuższą linią w Porto. Liczy ponad 33 km i pełni rolę podmiejskiej kolejki, łączącej Porto z kilkoma miasteczkami, położonymi na północ od miasta, wzdłuż wybrzeża Atlantyku. Z kolei linia D jest jedyną, która nie ma wspólnego odcinka z pozostałymi pięcioma i przekracza rzekę Douro, zapewniając połączenie z położoną na południowym brzegu rzeki Vila Nova de Gaia, która jest oddzielną jednostką administracyjną, wchodzącą w skład Wielkiego Porto. Linia D, przechodząca południkowo przez ściśle centrum miasta, rzekę Douro pokonuje po górnym pomoście słynnego Ponte Dom Luís I. Dolnym poziomem mostu biegnie normalna ulica. Linia D ma również stację przy położonym w samym centrum miasta dworcu kolejowym São Bento. Sam budynek dworca jest imponujący, ale stacja ma ogromne znaczenie jedynie w ruchu lokalnym i pod-

miejskim. Ruch dalekobieżny jest obsługiwany przez leżącą nieco na uboczu stację Campanhã.

W maju 2006 roku oddano do użytku linię F w rzeczywistości będącą krótkim odgałęzieniem linii B prowadzącym do lotniska. Ostatnią jak dotąd linią jest linia F uruchomiona w styczniu 2011 roku.

Poza wspomnianą linią D, wszystkie pozostałe mają w centrum miasta wspólny odcinek, pomiędzy stacjami Campanhã i Senhora da Hora. Na stacji Campanhã, położonej przy głównym dworcu kolejowym o tej samej nazwie, kończy bieg linia C. Pozostałe linie metra jadą jeszcze jeden przystanek, do stacji Estádio do Dragão.

Poza tę stację wychodzi już w kierunku północno-wschodnim tylko linia F. Z kolei na stacji Senhora da Hora odchodzi w kierunku wybrzeża linia A, a na kolejnej stacji od głównego ciągu odgałęzia się na północny wschód linia C. Dalej na północ biegnie już tylko linia D i linia E, która po kilku przystankach odchodzi w kierunku lotniska.

Przy tworzeniu sieci metra w Porto w dużym stopniu wykorzystano istniejącą, a często już nie eksploatowaną sieć kolejową. Około 50 km linii metra powstało w wyniku przebudowy dawnych linii kolejowych.

W eksploatacji sieci Metro do Porto są dwa typy niskopodłogowych składów: starsze Eurotram wyprodukowane przez firmę ADtranz (obecnie Bombardier), bardzo podobne do tramwajów we francuskim Strasburgu i nowsze Flexity Swift, zbudowane już pod marką Bombardier. Trzon floty stanowią 72 tramwaje Eurotram, dostarczone w 2002 roku. Jeden przegubowy zespół Eurotram ma 35 m. długości i 80 miejsc siedzących. Osiąga prędkość 80 km/h. W 2009 roku weszło do eksploatacji 30 nowych jednostek typu Flexity Swift. Są one nieco pojemniejsze (100 miejsc do siedzenia) i szybsze – rozwijają prędkość 100 km/h. Z tych powodów są używane przede wszystkim na najdłuższej linii B oraz na linii C. Oba typy pracują zwykle w trakcji podwójnej, ale



Linie w Porto oznaczone są literami



... ale także bardzo często po powierzchni

tylko w ramach jednego typu. Tramwaje są zasilane z górnej sieci jezdnej napięciem 750 V prądu stałego.

Wydaje się, że rozwiązanie, zastosowane w Porto, jest dobrym „złotym środkiem” pomiędzy tradycyjnym tramwajem, a kosztowną siecią normalnego metra. W mieście tej wielkości system szybkiego tramwaju, biegnącego częściowo pod ziemią, wydaje się spełniać świetnie swoją rolę. Trzeba przy tym wziąć pod uwagę dość specyficzną topografię miasta i występujące tam duże różnice poziomów, które trzeba pokonać na stosunkowo krótkich odcinkach. Niestety, moja wizyta w tym pięknym mieście była dość krótka i nie miałem możliwości dokładniej przyjrzeć się funkcjonowaniu systemu komunikacji miejskiej, a w tym przede wszystkim systemu Metro do Porto. Wydaje się, że sieć ma jeszcze spore rezerwy, bo częstotliwość ruchu nie jest bardzo duża. Zagęszczenie ruchu może, w razie potrzeby, znacząco zwiększyć zdolność transportową systemu. Wrażenia z kilkunastu przejazdów, jakie miałem okazję odbyć, są jak najbardziej pozytywne i należałoby sobie życzyć, żeby podobne rozwiązania znalazły zastosowanie w naszych miastach podobnej wielkości.

Mówiąc o Porto trzeba też wspomnieć o jedynej w tym mieście kolejce linowo-szynowej. Funicular dos Guindais łączy dzielnicę Ribeira na brzegu Douro pod mostem Ponte Dom Luís I z położonym znacznie wyżej śródmieściem. Trasa ma długość 281 m. i pokonuje różnicę poziomów 61 m.

Andrzej Harassek

Fot. Andrzej Harassek

Opracowano na podstawie strony internetowej przewoźnika <http://www.metroporto.pt/en/> oraz materiałów z wikipedii [http://en.wikipedia.org/wiki/Porto\\_Metro](http://en.wikipedia.org/wiki/Porto_Metro)

# JAK PRAWIDŁOWO UTRZYMYWAĆ TORY

**Prawidłowe utrzymanie toru polega na usuwaniu we właściwym czasie wszelkich usterek i odkształceń w podtorzu, nawierzchni i torze dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i przewożonych pasażerów oraz zapewnienia bezawaryjnej eksploatacji ruchu tramwajowego.**

Częstotliwość takiej naprawy torowiska jest funkcją zależną od wielu czynników mających wpływ pośredni jak i bezpośredni na stan techniczny toru, po którym poruszają się tramwaje. Zupełnie inaczej będą wyglądały potrzeby utrzymania dla torowiska wbudowanego w ulicę, po którym porusza się kilkadziesiąt pociągów tramwajowych na godzinę a inne w stosunku do toru wydzielonego też z kilkadziesiąt pociągami ale w ciągu dnia. Nie oznacza to także, że drugie wymienione torowisko będzie miało znac-

nie dłuższą żywotność bowiem wpływ na to będzie miała zastosowana technologia i użyte materiały.

Z uwagi na rodzaj budowy w Krakowie rozróżnić możemy dwa typy torowisk:

- bezpodsypkowe - na płytach strunobetonowych (tzw. płyta węgierska) a także w postaci szyn mocowanych do podbudowy betonowej zabudowanej nawierzchnią drogową lub w inny sposób – np. warstwą gruntu (humusu) obsianego trawą (tzw. torowiska zielone).
- podsypkowe - na podkładach drewnianych, betonowych z warstwą nośną podsypkową (tłuczeń kamienny o odpowiednich parametrach, na ławie betonowej)

Torowisko na podkładach umieszczone jest na nośnej warstwie podsypkowej wykonanej z tłucznia kamiennego o odpowiednich parametrach. Zadaniem podsyпки jest sprężyste przejście nacisków kół pojazdów przekazywanych przez szyny i podkłady oraz przeniesienie ich na torowisko z rozłożeniem na większą powierzchnię, utrzymanie właści-

wego położenia toru w planie i profilu, szybkie odprowadzenie wód opadowych. Właściwe utrzymanie – a zwłaszcza zagęszczanie – podsyпки pod podkładami, czyli tzw. podbijanie toru skutecznie przeciwdziała powstawaniu wybojów. Jakość podbicia może być dodatkowo zwiększona przez ubicie podsyпки w klatkach pomiędzy podkładami oraz od czół podkładów. Zapobiega to rozluźnianiu się ziaren podsyпки w klatkach, zwiększa wzdłużny opór toru na przesunięcia powstające podczas hamowania taboru, zmian temperatury i bocznych uderzeń kół (wężykowania). Niezwykle ważnym elementem, który dla laika wydać może się dziwny w dobie działań proekologicznych jest oczyszczanie podsyпки z roślinności rosnącej na powierzchni torowiska. Brak odchwaszczenia powoduje zmniejszenie przepuszczalności wody a tym samym utratę właściwości i szybką degradację.

Podkłady, na których spoczywają szyny, powinny być w dobrym stanie i muszą zapewniać trwałe przymocowanie szyn a tym samym utrzymanie właściwej szerokości toru. Drobne uszkodzenia podkładów a także śrubowe połączenia szyn z podkładami – winny być w dobrym stanie. Niedopuszczalne ze względów bezpieczeństwa jest tolerowanie przez obsługę odpowiedzialną za utrzymanie torowisk rozkręconych łubek trzymających odcinki szyn.

W torowiskach wbudowanych w jezdnię zakres konserwacji jest nieco mniejszy dzięki czemu koszt ich utrzymania w długim czasie jest niższy nie oznacza to jednak dopuszczenia do zaprzestania jakichkolwiek prac - wszelkiego rodzaju uszkodzenia muszą być bezwzględnie na bieżąco usuwane. Torowiska położone w płytach strunobetonowych mają określony czas eksploatacji wynikający z zastosowanych materiałów a szczególnie gumy utrzymującej szyny we właściwym położeniu. Z uwagi na zastosowanie szyny bezстыkowej w takim torowisku należy bezwzględnie utrzymywać odpowiedni reżim albowiem szyny pozbawione są możliwości zmian długości pod wpływem temperatury zewnętrznej i dlatego powstają w nich duże siły ściskające lub rozciągające. Dla przeciwdziałania siłom mogącym spowodować wybożenia toru niezbędne jest wytworzenie dostatecznie wielkich sił oporu tarcia szyn w podkładach. W płycie węgierskiej – dość powszechnej w Krakowie – guma utrzymująca te szyny już dawno utraciła swoje właściwości i dlatego przy już nawet niewielkiej zmianie temperatury naprężenia powodują wybrzuszenie szyny ponad powierzchnię gruntu. Warto także wiedzieć, że szyny bezстыkowe w zależności od rodzaju zastosowanego materiału mogą być układane wyłącznie w określonym przedziale temperatury szyny. Niedostosowanie się do wymogów przy układaniu i spinaniu szyn elementami sprężystymi do podkładów skutkować będzie wybożeniem szyny latem i pękaniem zimą.

Częstym niepożądanym zjawiskiem występującym na torowisku jest powstawanie fali. To niewielkie faliste zużycie, które możemy zaobserwować na szynie w postaci naprzemiennie biegnących ciemnych i jasnych pól jest głównym powodem powstawania hałasu oraz drgań degradujących torowisko i niekorzystnie wpływających na

elementy poruszającego się tramwaju. Dla pasażera to także nieprzyjemne wibracje. Te same drgania przenoszą się na okoliczne budynki. To niekorzystne zjawisko fatalnie wpływające na tor i tabor jest niezwykle łatwe do usunięcia. W celu likwidacji falistego zużycia główki szyny już ponad sto lat temu opracowano proces szlifowania, który polega na mechanicznym usunięciu cienkiej warstwy główki szyny. Zaburzeniom falistym oraz falom poślizgowym można z powodzeniem zapobiegać przez odpowiednio częste szlifowanie szyn. Sprowadza się to do objęcia szyn procesem reprofiliacji na tyle często, że występujące zaburzenia mają znikomy wpływ na stan torowisk. Im częściej szyny są szlifowane, tym mniejsza degradacja główki szyny jak i całego torowiska oraz mniejszy hałas dla mieszkańców.

Naturalnym zjawiskiem poruszania się pojazdu szynowego po torze jest wężykowanie czyli najeżdżanie kół pojazdu raz na prawą, raz na lewą szynę co powoduje miejscowe zużycie boczne szyny od strony wewnętrznej toru. Duże zużycie toru objawia się niespokojnością biegu pojazdu a pasażerowie w wagonach przez siłę odśrodkową mogą nawet zostać zrzuceni z foteli. Prawidłowe wyprofilowanie toru m.in. poprzez wymienione wcześniej podbicie podsyпки, zmniejsza boczne zużycie. Brak jakiegokolwiek reakcji ze strony odpowiednich służb mających za zadanie utrzymanie torów powoduje nadmierne zużycie objawiające się długimi kilkumetrowymi jasnymi i ciemnymi miejscami na wewnętrznej stronie szyny. Jedynym sposobem naprawy jest jak najszybsza wymiana szyny i reprofiliacja szlaku.

Istotnym elementem składowym infrastruktury torowej są rozjazdy umożliwiające skierowanie tramwaju z jednego toru na drugi dzięki odpowiedniemu ustawieniu ruchomych elementów rozjazdów. Zużywające się elementy, zgodnie z dziś zastosowanymi technologiami, nie powinny być naprawiane (napawane) ale w całości wymieniane na nowe na co pozwala rozkręcana konstrukcja stosowanych obecnie rozjazdów. Elementami zużywającymi się najszybciej są ruchome iglice kierujące pojazd szynowy oraz krzyżownice (miejsce krzyżowania się poszczególnych torów). Wykonane są one z materiałów o zwiększonej odporności na zużycie. Poddanie ich obróbce cieplnej nie tylko nie rozwiązuje problemu ich zużycia ale jest niekorzystne dla ich żywotności.

Utrzymanie torowisk tramwajowych w dobrym stanie jest zagadnieniem trudnym. Trudnym nie ze względów ponoszonych kosztów czy problemów z zapewnieniem np. odpowiedniego rodzaju maszyn czy urządzeń, ale z uwagi na potrzebę zatrudniania osób posiadających odpowiednią wiedzę techniczną i doświadczenie. Krakowskie tory tramwajowe nie należą do przewoźnika czyli MPK SA w Krakowie. W bieżącym roku mija 20 lat od momentu przejścia konserwacji i remontów torowisk tramwajowych przez Zarząd Transportu Publicznego – dziś Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

**Jacek Kołodziej**



*Szlifierka na krakowskich torach*

## NOWY PUNKT SPRZEDAŻY BILETÓW I INFORMACJI O KOMUNIKACJI



*Nowy punkt znajduje się obok Dworca Głównego PKP*

**We wtorek 1 lipca przy nowym Dworcu Głównym PKP (obok pętli Dworzec Główny) został uruchomiony punkt sprzedaży biletów, w którym można kupić nie tylko każdy rodzaj biletu, ale także uzyskać informacje o funkcjonowaniu krakowskiej komunikacji. To pierwszy tego rodzaju punkt w Krakowie. Jest on otwarty od poniedziałku do piątku w godzinach od 7 do 19 oraz w każdą sobotę od godziny 8 do 16.**

W nowym punkcie informacje mogą uzyskać także turyści nie znający języka polskiego. Można tam także otrzymać materiały informacyjne, które pomogą pasażerom nie znającym Krakowa w korzystaniu z komunikacji miejskiej.

Przypomnijmy, że w Krakowie jest jeszcze pięć punktów sprzedaży biletów, przy ul. Podwale 3/5, na os. Centrum D bl.7, przy ul. Krowoderskich Zuchów 8a, przy ul. Św. Wawrzyńca 13 oraz przy ul. Powstańców Wielkopolskich 6.

**Marek Gancarczyk**



*Turyści uzyskują tu informacje o transporcie w Krakowie*



*Można w nim kupić bilety okresowe...*



*... oraz jednorazowe i czasowe*

## DBAMY O CZYSTE PRZYSTANKI

**We wtorek, 6 maja na przystanku Dworzec Główny, przy ul. Basztowej została zamontowana zgniataрка plastikowych butelek. Jest to jedna z pięciu zgniatarek, które służą pasażerom krakowskiej komunikacji miejskiej. Pozostałe cztery funkcjonują na przystankach Basztowa Lot, Teatr Bagatela, Plac Wszystkich Świętych oraz Poczta Główna.**

Decyzja o zamontowaniu zgniatarek na przystankach w centrum miasta wynika z troski o czystość. Każdego dnia MPK SA w Krakowie opróżnia tam kosze cztery razy dziennie. Pomimo tego są ciągle pełne śmieci. Jednym z powodów jest wrzucanie do nich niezgniecionych plastikowych butelek. Tylko jedna taka butelka zajmuje miejsce nawet kilkunastu zgniecionych. Korzystanie z zamontowanych na przystankach zgniatarek sprawi, że śmieci będzie mniej, a tym samym czystsze będą okolice krakowskich przystanków.



*Zgniataarka plstikowych butelek*



*Kosz na niedopałki papierosów*

Warto przypomnieć, że po raz pierwszy zgniataarka plastikowych butelek pojawiła się w Krakowie w 2012 roku w ramach testu. Można z niej było korzystać m.in. przy Dworcu Głównym. Okazało się, że posługują się nią wielu pasażerów. Dlatego została podjęta decyzja o zamontowaniu takich urządzeń na stałe nie tylko przy Dworcu Głównym, ale także na czterech pozostałych przystankach.

Oprócz zgniatarek plastikowych butelek w okolicach pięciu przystanków w centrum miasta (Dworzec Główny, Basztowa Lot, Teatr Bagatela, Plac Wszystkich Świętych oraz Poczta Główna) zostały także zamontowane specjalne kosze, do których można wrzucać niedopałki papierosów. W związku z obowiązującymi przepisami na krakowskich przystankach obowiązuje zakaz palenia. Część osób robi to więc poza obszarem przystanku. Niedopałki papierosów nie trafiają jednak do kosza, tylko są wyrzucane w okolicach przystanków, na jezdnię, chodniki i zieleńce. Dlatego, aby rozwiązać ten problem MPK SA postanowiło zamontować pięć specjalnych koszy.

Jednocześnie przypominamy, że zakaz palenia obejmuje obszar 15 metrów od znaku drogowego wskazującego przystanek. Za złamanie tego przepisu grozi mandat.

**Marek Gancarczyk**

## POWRÓT NA TRON DRUŻYNY Z WOLI DUCHACKIEJ

**Dobiegła końca III edycja Ligi MPK sezonu 2013/2014. W rozgrywkach brało udział 8 zespołów złożonych z pracowników MPK i firmy kontrolerskiej.**

Formuła rozgrywek nie zmieniła się, drużyny grały ze sobą systemem jesień – wiosna mecz i rewanż. Zmiana dotyczyła jedynie miejsca rozgrywania meczów. Po dwóch i pół sezonach gry na boisku KS Płaszowianka zmagania ligowe przeniosły się na boisko DTS Tramwaj.

Każdy obserwator zmagania Ligi MPK z całą pewnością zwrócił uwagę, że obecnie zakończone rozgrywki różniły się od poprzednich nie tylko miejscem ich rozgrywania. Po rundzie jesiennej tabela układała się tak, że nawet zajmująca 5 miejsce drużyna Bieńczyce mogła liczyć się w walce o najwyższe miejsce. Mecze nie były tak jednostronne jak wiele z poprzednich rozgrywek.

Mecze rundy wiosennej zdominowali reprezentanci Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka, którzy ponownie odnieśli komplet zwycięstw i z imponującym dorobkiem powrócili na tron mistrza MPK. Walka o miejsca od 2 do 6 była już bardzo zacięta każdy mógł wygrać z każdym po każdej kolejce sytuacja w tabeli się zmieniała. Mała ilość jednostronnych meczów powodowała coraz większe zainteresowanie rozgrywkami w zespołach zaczęli grać nowi młodzi zawodnicy co w dużym stopniu wpłynęło na atrakcyjność ligi.

Zwycięstwo w lidze Woli Duchackiej pomimo imponującego dorobku nie przyszło im tak łatwo, w wielu meczach z mozołem walczyli o wygraną. Ubiegłoroczny mistrz zespół Stacji Obsługi i Remontów z wielkim trudem wywalczył drugą lokatę do końca ścigany przez motorniczych Zajezdni Tramwajowej Podgórze, którzy okazali się jedną z rewelacji rozgrywek zdobywając trzecie miejsce. Dopiero ostatnia kolejka rozstrzygnęła kto zajął miejsce od 4 do 6. Nawet drużyna Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka

### TABELA

1. Wola Duchacka	14	42
2. TR	14	28
3. Podgórze	14	25
4. Bieńczyce	14	22
5. Płaszów	14	21
6. Nowa Huta	14	21
7. SOA Wola Duchacka/Zet-ka	14	7
8. Nadzór Ruchu	14	0

Król strzelców: Michał Mądry – Wola Duchacka 35 bramek

Najlepszy bramkarz: Jarosław Wójcik z zajezdni autobusowej Bieńczyce

Puchar Fair Play przyznano drużynie Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta



*Kapitan zwycięskiej drużyny z pucharem, który wręczył Mariusz Szalkowski, wiceprezes MPK*

i firmy kontrolerskiej Zet-ka, która zajęła 7 miejsce w wielu meczach bardzo mocno dawała się we znaki rywalom i gdyby nie częste braki kadrowe z całą pewnością osiągnęłyby lepszy wynik. Duże uznanie należy się reprezentantom Nadzoru Ruchu, którzy w obecnych rozgrywkach nie zdobyli punktu ale w wielu meczach sił walczyli jak równy z równym. Problemem tej drużyny były niestety ciągle kłopoty kadrowe ale niezależnie od tego na każdy mecz wychodzili z uśmiechem i tak go kończyli.

Na zakończenie rozgrywek wszystkim uczestnikom III edycji Ligi MPK gratulacje złożył wiceprezes MPK pan Mariusz Szalkowski i życzył dalszej sportowej rywalizacji w kolejnych rozgrywkach ligowych. Czy takowe będą okaże się na spotkaniu zarządu Ligi MPK, które zaplanowano na pierwszą połowę sierpnia.

O ogromie wysiłku jaki każda drużyna włożyła w rozgrywki świadczy fakt spędzenia na boisku przez każdy zespół 840 minut. Na atrakcyjność meczów z całą pewnością wpływ miała ilość bramek strzelonych w rozgrywkach – 420 co daje średnią na mecz ok. 4 bramek.

Janusz Więckowski



*W meczach nie brakowało walki*

## ROZGRYWKI NA BOISKU DTS TRAMWAJ

**Po dwóch latach rozgrywania turnieju im. Piotra Pruchnickiego na boisku KS Płaszowianka uczestnicy zawodów powrócili na obiekt DTS Tramwaj. To tutaj Piotr Pruchnicki założył drużynę, grał, trenował i tutaj po jego odejściu rozpoczął się turniej jego imienia, który trwa do dzisiaj. Trwa i ma się całkiem dobrze, bo z roku na rok rośnie zainteresowanie.**



*Zwycięska drużyna z zajezdni autobusowej Bieńczyce*

Tegoroczny turniej był już VII edycją, a łączna liczba uczestników w całej jego historii to aż 18 drużyn. Nowymi uczestnikami w tym roku były drużyny Alpha Technology oraz Dziennikarzy Gazety Krakowskiej i Dziennika Polskiego.



*W meczach nie brakowało okazji do strzelenia gola*

Dziesięć zespołów zostało w drodze losowania podzielonych na dwie grupy i równolegle na dwóch boiskach rozpoczęły się mecze fazy grupowej. W grupie A los skojarzył drużyny z MPK tj. zajezdni autobusowe Wola Duchacka, Bieńczyce oraz zajezdni tramwajowe Podgórze, Nowa Huta, a także drużynę związkowców NSZZ Kierowcy Motorowi i Przyjaciele. Do grupy B trafili: obrońca pucharu – Królówka, jedyny przedstawiciel MPK – zajezdnia autobusowa Płaszów, drużyna Footballove.pl oraz wspomniane wcześniej debiutujące w turnieju Alpha Technology i Dziennikarze.

W grupie A zdecydowanym faworytem była Wola Duchacka, a o drugie, premiowane awansem miejsce miały walczyć pozostałe cztery drużyny, wydawało się z równymi szansami. Mecze w grupie były bardzo wyrównane i nawet faworyt do końca musiał twardo walczyć o dobry wynik. Sytuacja w grupie tak się ułożyła, że z walki o awans po trzech meczach odpadły Podgórze i Nowa Huta, Wola Duchacka awansowała dalej, a o drugie premiowane miejsce walczyły Bieńczyce i Związkowcy. Ostatecznie Bieńczyce remisując z Wolą zapewniły sobie drugą lokatę, a Związkowcy pomimo wygranej z Nową Hutą musieli zadowolić się trzecim miejscem. W tramwajarskich derbach lepsi okazali się zawodnicy z Podgórza i to oni zajęli 4 lokatę w grupie.

W grupie B przed pierwszymi meczami bardzo trudno było wskazać faworyta bo nawet broniąca pucharu Królówka była niewiadomą. Po pierwszych meczach wydawało się, że o awans walczyć będą Footballove.pl, Płaszów i Alpha Technology. W kolejnych meczach jednak do walki włączyli się dziennikarze i Królówka, a tylko Footballove.pl pewnie zmierzał ku wygraniu grupy. Przed ostatnimi meczami na

drugie premiowane miejsce szansę miała każda drużyna. Królówka w dramatycznej końcówce straciła szansę na awans remisując z Dziennikarzami. Płaszów ulegając Alpha Technology również wypadł z walki, a mający już awans Footballlove.pl w ostatnim meczu grupowym zwyciężając Dziennikarzy pozbawił ich awansu spychając na ostatnie miejsce w grupie. Dzięki temu wynikowi awans uzyskali zawodnicy Alpha Technology. O miejscach od 3 do 5 decydował bilans bramkowy i ostatecznie Płaszów uplasował się na 3, a Królówka na 4 pozycji.

Po wyczerpujących meczach grupowych uczestnicy turnieju uzupełnili stracone kalorie i przystąpili do decydującej rozgrywki. W meczach półfinałowych Wola Duchacka rozbiła zespół Alpha Technology, a Bieńczyce po zaciętym meczu pokonały Footballlove.pl i niespodziewanie awansowały do finału. Bardzo zacięty przebieg miał mecz o 9 lokatę w którym dopiero karne rozstrzygnęły, że to dziennikarze zajmą to miejsce. Drużyna motorniczych z Podgórze wygrywając z ubiegłorocznym triumfatorom – Królówką zajęła 7 miejsce, a Związkowcy pokonując wysoko Płaszów wywalczyli 5. Finał pocieszenia po ciężkim boju wygrała drużyna Footballlove.pl pokonując równie mocno zmęczoną ekipę Alpha Technology.

W wielkim finale spotkali się rywale z grupy A – Wola Duchacka i Bieńczyce. Po zaciętym meczu powtórzył się wynik grupowy 1:1 i o tym kto zdobędzie puchar decydowały rzuty karne. Okazało się, że faworyt nie wytrzymał próby nerwów jaką jest konkurs „jedenastek” i ku wielkiej radości zwycięzcą została drużyna Bieńczyce. Jak zawsze sympatia kibiców jest po stronie teoretycznie słabszego dlatego po zwycięstwie kibice zgotowali zawodnikom Bieńczyce wielki aplauz.

Nagrody dla uczestników VII turnieju im. Piotra Pruchnickiego, jak co roku, wręczał Prezes MPK Julian Pilszczyk w towarzystwie mamy Piotra – Teresy Pruchnickiej. Zmaganiom uczestników przyglądali się również pozostali członkowie Zarządu MPK Mariusz Szalkowski oraz Rafał Świerczyński, a swoje drużyny dopingowali kierownicy zajezdni autobusowych i tramwajowych.

Kolejny turniej poświęcony pamięci naszego kolegi Piotra Pruchnickiego przeszedł do historii i cieszy fakt, że wciąż rośnie liczba osób, które na boisku poprzez sportową rywalizację kultywują idee aktywności sportowej, której propagatorem był patron turnieju. Już dzisiaj pragniemy zaprosić do udziału w kolejnym ósmym turnieju zarówno zawodników z rodzinami, jak też kibiców.

Janusz Więckowski

## MPK ZAGRAŁO DLA CHORYCH NA RAKA

**W sobotę 10 maja 2014 w hali TS Wisła Stowarzyszenie Krakowski Komitet Zwalczenia Raka Centrum Onkologii zorganizowało imprezę charytatywną. W jej ramach odbył się halowy turniej piłkarski, w którym udział wzięły drużyny: Dziennika Polskiego, Radia Kraków, Radia RMF Maxxx oraz MPK Kraków.**

Drużyna MPK w swoim pierwszym meczu niespodziewanie uległa dziennikarzom Dziennika Polskiego i przed kolejnymi meczami postawiła się w trudnej sytuacji. Od początku bowiem faworytem do wygrania całego turnieju była drużyna RMF MAXXX, co pokazali, wysoko wygrywając już pierwszy mecz.

W drugim meczu z dziennikarzami Radia Kraków nie było już wątpliwości kto wygra. Wysokie zwycięstwo na niewiele się zdało bowiem aby zająć dobre miejsce trzeba było wygrać z RMF Maxxx. Trzeba przyznać, że podjęliśmy próbę i mocno nastraszyliśmy faworyta. Dobra lecz nieskuteczna i pechowa gra przyniosła tylko honorową porażkę i ostatecznie 3 miejsce w turnieju.

Drużyna MPK składała się z zawodników grających w Lidze MPK reprezentujących Zajezdnię Tramwajowe Podgórze i Nowa Huta, Zajezdnię Autobusową Płaszów oraz Nadzór Ruchu. Swoją cenny czas na szczytny cel poświęcił Janusz Więckowski, Paweł Walasek, Chudzik, Ireneusz Chmurzyński, Krzysztof Duda, Paweł Klimasara, Tomasz Pers, Chyla, Białowas, Misztal i Sebastian Górnisiewicz.

Janusz Więckowski

### WYNIKI

MPK – Dziennik Polski	2 : 4
Radio Kraków – RMF Maxxx	1 : 6
MPK – Radio Kraków	6 : 1
RMF Maxxx – Dziennik Polski	6 : 0
MPK – RMF Maxxx	3 : 5
Radio Kraków – Dziennik Polski	1 : 4

### TABELA

1. RMF Maxxx	3 – 9 -17 -4
2. Dziennik Polski	3 – 6 – 8 – 9
3. MPK Kraków	3 - 3 -11 -10
4. Radio Kraków	3 – 0 – 3 – 16

## KALENDARIUM

### 10.03.2014

Na ulicy Zwierzynieckiej doszło do pierwszego w tym roku wybruszenia torowiska.

### 09.04.2014

Pod wiaduktem kolejowym przy ul. Prądnickiej zakleszczony samochód ciężarowy, którego kierowca przegapił znak drogowy z ograniczeniem wysokości. Na miejsce błyskawicznie dotarł radiowóz policji, którego załoga kierowała ruchem.

### 09.04.2014

Kierowca autobusu nocnego linii kursującego za tramwaj nr 62 został zaatakowany przez pasażera, który nożem pokaleczył mu palce. Sprawca został ujęty i przekazany w ręce wymiaru sprawiedliwości.

### 13.04.2014

Na dachu wiaty przystanku autobusowego Dunikowskiego znalazł się... rower. Z przebitymi kołami i bez siodełka. Pracownicy pogotowia autobusowego zaopiekowali się tym znaleziskiem i przetransportowali je w bezpieczne miejsce.

### 14.04.2014

Kolejny nożownik! Tramwaj linii 13 miał kolizję z samochodem osobowym marki mercedes, którego kierowca w celu podkreślenia siły swoich argumentów wyciągnął nóż i groził motorniczemu. Krewkim awanturnikiem zajęła się policja, która wszczęła dochodzenie – zarówno w sprawie kolizji jak i wymachiwania niebezpiecznym narzędziem.

### 17.04.2014

Dokonano uroczystego otwarcia przystanku początkowego linii 169 o nazwie Górka Narodowa Wschód. Jest to

## KIEROWCA URATOWAŁ ŻYCIE PASAŻEROWI

Dnia 29 kwietnia 2014 roku w „Gazecie Krakowskiej” ukazał się artykuł opisujący zdarzenie, którego uczestnikiem był kierowca z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce – Jacek Zielny.

W piątek, 25 kwietnia Jacek Zielny pracował na linii nr 142. Wykonując kurs z Os. Na Stoku i zatrzymując się na przystanku „Na Stoku Szkoła” zauważył mężczyznę siedzącego na chodniku i opierającego się o słupek przystankowy. Pan Jacek Zielny wysiadł z autobusu, podszedł do mężczyzny, gdyż chciał mu pomóc usiąść na ławce pod wiatą, aby uchronić go przed deszczem.

Sprawa okazała się jednak dużo poważniejsza i tylko dzięki naszemu kierowcy do chorego pasażera na czas została wezwana pomoc. Mężczyzna trafił do szpitala.

Czy kierowca zrobił coś nadzwyczajnego? Biorąc pod uwagę, że w tej konkretnej sytuacji więcej osób powinno zareagować (przechoźnie nie zwracali na mężczyznę uwagi,

pierwsza linia autobusowa, która obsługuje mieszkańców osiedla położonego przy ul. ks. Meiera i Felińskiego.

### 29.04.2014

W tramwaj linii nr 1 na Rondzie Czyżyńskim weszła młoda dziewczyna. Na szczęście skończyło się na strachu i piesza nie doznała obrażeń.

### 02.05.2014

Z tramwaju linii 76 o godz. 22:50 została skradziona gaśnica. Motorniczy odzyskał ją na przystanku początkowym Kurdwanów. Po 6 minutach kradzież gaśnicy zgłosił kolejny motorniczy tramwaju tej samej linii. Sprawcy stali na skrzyżowaniu Halszki i Witosy i z dziką radością na twarzy opróżniali gaśnicę. Oczywiście zaraz po pierwszym zgłoszeniu powiadomiono policję. Przybyły na miejsce radiowóz rozpoczął pościg za sprawcami, jednakże ci zbiegli w pobliskie osiedle. Minęło 30 minut i kolejna gaśnica z tramwaju linii 76 zmieniła właściciela. Tym razem był to już ostatnia. Młodociani adepci sztuki pożarnej zakończyli swoje szkolenie z zakresu materiałów gaśniczych stosowanych w MPK SA w radiowozie policji. Ta z kolei skutecznie ugasiła ich zapal do cudzej własności.

### Czerwiec

Czerwiec przywitał nas upałami i co za tym idzie, licznymi wybruszeniami szyn. Do usterek dochodziło na ulicach Zwierzynieckiej, Basztowej, Kościuszki, Dunajewskiego i Wielickiej. W kolejnych, upalnych dniach szyny były polewane na bieżąco wodą z polewaczek MPO, co skutecznie zmniejszyło skalę tego niekorzystnego dla wszystkich zjawiska.

Michał Wójtowicz

nikt nie zainteresował się przyczyną takiego nietypowego zachowania), zrobił to tylko nasz kierowca, którego głównym zadaniem był przewóz pasażerów – należy uznać, że tak. Zrobił coś, co zasługuje na docenienie i uznanie. Szczególnie dlatego, że niejednokrotnie spotykamy się z obojętnością ludzi. Dlatego taka postawa zasługuje na uznanie.

Może zachęci to innych, żeby widząc kogoś w potrzebie zatrzymali się na moment, okazali zainteresowanie i nie bali się udzielać pomocy?

Jacek Zielny jest kierowcą, pracuje w Zajezdni Bieńczyce ponad 6 lat. Jest pracownikiem o wysokich kwalifikacjach potrzebnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Jest również osobą solidną i życzliwą. Do tych przymiotów należy dopisać również to, że jest wrażliwym człowiekiem.

Jerzy Siuta

## DZIAŁALNOŚĆ KLUBU „HONOROWYCH DAWCÓW KRWI”

**Po decyzji Narodowego Centrum Krwi zabraniającej wydawania zaświadczeń, które potwierdzały, że oddano ją dla konkretnej osoby działalność Klubu ogranicza się do indywidualnego oddawania krwi przez członków Klubu.**

W tej sytuacji działalność Klubu koncentrowała się na organizacji kwest charytatywnych. 12 stycznia zagraliśmy w 22 finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, w dniach 10-12 marca wzięliśmy udział w ogólnopolskiej akcji Zarządu Głównego PCK „Pomoc dla Ukrainy.

Później organizowaliśmy kwesty w ramach działalności programowej Oddziału Rejonowego PCK w Krakowie, w strukturach którego nasz Klub funkcjonuje.

– na zakup paczek świątecznych dla podopiecznych PCK: rodzin wielodzietnych, matek samotnie wychowujących dzieci, osób chorych, samotnych i ubogich (31 marca–2 kwietnia),

– na działalność programową PCK w ramach „Tygodnia PCK” (5–7 maja),

– na turnus rehabilitacyjny dla dzieci niedosłyszących ze Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego nr.6 im. Jana Pawła II w Krakowie (26–28 maja),

– na turnus rehabilitacyjny dla dzieci i młodzieży z niepełnością intelektualną ze Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego nr.4 w Krakowie (23–25 czerwca).

Tak duża ilość kwest mogła dojść do skutku dzięki wielkiemu zaangażowaniu kwestarzy, którymi byli: Janusz Kękuś, Stanisław Boczkowski i Kazimierz Judka.

Ponadto byliśmy współorganizatorami kwest, które wspomagały:

– Fundację Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „Matio” (24–26 luty),

– Fundację Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei” (13–16 maja),

– Fundację „Mis’ – Kon” działającą na rzecz osób niewidomych (10 czerwca).

Klub był także współorganizatorem zbiórki na terenie MPK SA w Krakowie środków na pomoc rodzinie pracownika MPK, która znalazła się w tragicznej sytuacji losowej (w dniach 2–6 czerwca).

Klub zabezpieczał poprzez udział ratownika z apteczką organizowane w MPK imprezy, m.in. VII turniej piłkarski im. Piotra Pruchnickiego (12 kwietnia) i imprezę z okazji Dnia Dziecka (1 czerwca).

Klub był współorganizatorem „Mszy Tramwajarskiej” w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy u ojców Redemptorystów w dniu 2 lutego.

Członkowie Klubu byli uczestnikami pocztów sztandarowych MPK podczas uroczystości ku czci Św. Stanisława na Skalce (11 maja) i Bożego Ciała (19 czerwca) oraz podczas mszy w intencji miasta Krakowa w kościele Franciszkanów (5 czerwca).

**Władysław Michalski**

### Szanowni Państwo

Przedstawicielom Zarządu MPK S.A. w Krakowie, Dyrekcji, Kadry Kierowniczej, Związków Zawodowych, Zarządu HDK PCK, Koleżankom i Kolegom - Wzrastającym Darczyńcom i Organizatorom pomocy na rzecz mojej rodziny, którzy okazali nam serce, zrozumienie i wsparcie finansowe składam serdeczne podziękowania.

Z wyrazami szacunku i wdzięczności:

*Władysław Michalski*

Latem 1989 roku do Krakowa sprowadzono 23 wagony typu T4 i B4 – czteroosiowych tramwajów wyprodukowanych w fabryce MAN w latach 1958-60. Mimo swego wieku i wielu nieco archaicznych rozwiązań sprowadzone tramwaje wyglądały dużo lepiej niż eksploatowany w Krakowie tabor. Czyste, zadbane i niezniszczone pojazdy trafiły do obsługi centrum miasta. 14 października 1989 roku na pętli Salwator oficjalnie wprowadzono do ruchu pierwsze cztery składy do ruchu. Wagonów nie przemalowano pozostawiając im oryginalną barwę. Ponad 30-sto letnie tramwaje pod wieloma względami, głównie technicznymi, przewyższały kursujące wówczas wagony.

Pudło wagonu wspierało się na dwóch dwuosioowych wózkach za pomocą łożyskowej obrotnicy. Całe pudło konstrukcji stalowej wewnątrz zostało wyłożone laminatem, a ramy okienne wykonane z drewna. Wnętrze wagonu przypominało stare rozwiązania, bowiem po obu końcach wagonu znajdowały się obniżone o 150 mm w stosunku do podłogi wagonu pomosty. Do przestrzeni pasażerskiej z miejscami siedzącymi można było dostać się albo z pomostów, albo bezpośrednio z ulicy środkowymi drzwiami. Siedzenia wykonane zostały z giętej sklejki drewnianej, odpornej na zniszczenia i zabrudzenia. Okna, z uchylną górną częścią umieszczone były w jednej linii. Wagony posiadały troje drzwi, z których pierwsze są pojedyncze, a drugie i trzecie podwójne dwuskrzydłowe. Wózki wagonów silnikowych posiadały napęd jednotorowy tzn. umieszczony wzdłużnie, z centralnie zamocowanym jednym silnikiem, który poprzez przekładnię napędzał oba zestawy kołowe wózka. Wagony wyposażono w pierwszy stopień usprężynowania realizowane poprzez gumowo-metalowe wkładki umieszczone pomiędzy korpusem łożyska osiowego a ramą wózka. Do spinania wagonów w składy zastosowano sprzęgi półautomatyczne Scharffenberga unikając w ten sposób gniazd i przewodów. Przechodząc naprawy testowano rozwiązania uniezależniające od dróg dostaw zza granicy. Niektóre urządzenia zastąpiono, jak się później okazało trwalszymi, urządzeniami produkowanymi w Polsce. Z elementów widocznych w pojeździe wymieniono przedni duży reflektor zastępując go dwoma mniejszymi, zlikwidowano plafonierę neonowe wewnątrz montując w ich miejsce elementy świetlne pochodzące ze skasowanych wagonów typu 102, nożycowy odbierak prądu zastąpiono pantografem OTK. W ciągu pięciu lat sprowadzono 32 tramwaje silnikowe T4. Ostatnie z wagonów norymberskich pożegnane zostały 31.12.2002 roku.

Wagon doczepne typu B4 zostały zakupione wraz z wagonami silnikowymi T4 i GT6. Wyprodukowane przez firmę MAN w Norymberdze w latach 1958 – 1964 stanowiły wagony doczepne obu tramwajów silnikowych. Do Krakowa pierwsze wagony B4 zostały zakupione wraz z pierwszymi tramwajami typu T4 w 1989 roku, a następnie sprowadzane były z wagonami GT6 aż do 2002 roku. Budowa nadwozia i podwozia wagonów oraz wyposażenie wewnętrzne jest niemal identyczna jak pojazdów silnikowych typu T4. Przedni pomost wagonu, z uwagi na brak kabiny przeznaczony był dla pasażerów stojących, ale drzwi i pozostałe wyposażenie było identyczne jak wagonów silnikowych. W ciągu eksploatacji w Krakowie przeszły niemal takie same zmiany jak wagony silnikowe dotyczące wyposażenia. W ciągu 13 lat wagonów sprowadzono 63 wagony B4, ale pewną liczbę z nich przeznaczono na części a pudła skasowano. Ostatni wagon typu B4 został wycofany z ruchu liniowego 12.12.2009 roku.



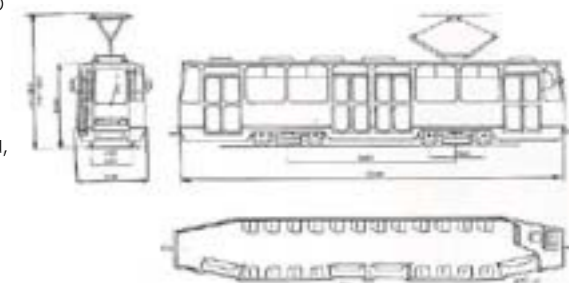
### Dane techniczne:

**Producent:** MAN Werk Nürnberg  
**Lata budowy:** 1955 - 1960 / 1955 - 1966  
**Silniki:** GB191/20c 2x95kW / -  
**Długość:** 14.200 mm / 14.200 mm  
**Szerokość:** 2.350 mm / 2.350 mm  
**Masa:** 16.500 kg / 10.750 kg

**Miejsc siedzących:** 29 / 31  
**Miejsc stojących:** 101 / 110

Na początku lat siedemdziesiątych w chorzowskim Konstalu opracowano dokumentację techniczną nowego, czteroosiowego, jednokierunkowego wagonu tramwajowego typu 105N. Pojazd napędzany miał być czterema silnikami o łącznej mocy godzinnej 166 kW. Układ elektryczny tramwaju został przeniesiony bez większych zmian z wozu 13N. Zastosowano rozrząd samoczynny z rozrusznikiem komutatorowym i przetwornicę 600/40 V prądu stałego, współpracującą z baterią akumulatorów. Konstrukcja pudła oparta została o stalowy szkielet, którego zasadniczą częścią była belka grzbietowa z obejściem rozrusznika w środkowej części. Takie rozwiązanie wpłynęło niestety w sposób znaczący na wytrzymałość całej konstrukcji. Wagon nie posiada pełnej ostoi a konstrukcja jest podatna na wichrowanie się pudła. W stosunku do wcześniej produkowanych modeli wagon wyglądał nowocześnie. Podniesiono górną krawędź okien, dzięki czemu wnętrze wozu stało się jaśniejsze. Na dachu umieszczono pięć uchylnych klap, co przyczyniło się do dobrej wentylacji wnętrza pojazdu. W wagonie zastosowano cztery pary dwuskrzydłowych drzwi, otwieranych do środka. Takie rozwiązanie znacząco przyspieszało wymianę pasażerów na przystankach. W styczniu 1975 roku pierwsze "stopiutki" trafiły do Krakowa.

Wagony 105N były produkowane do 1979 roku. W sumie powstało 980 pojazdów tego typu, z czego do krakowskiej zajezdni Nowa Huta trafiły 163 egzemplarze. Oznaczono je kolejno od numeru 266 do 427. Pod koniec lat siedemdziesiątych Konstalu, w wyniku propozycji przedsiębiorstw komunikacyjnych, podjęto prace nad modernizacją wagonu typu 105N. W wyniku prowadzonych prac, w 1979 roku powstał wagon oznaczony symbolem 105Na. Tramwaj wyposażony został w przelączalny układ rozruchu, zmniejszający zużycie energii elektrycznej. Jednocześnie wprowadzono liczne zmiany w wyglądzie i wyposażeniu tramwaju. Zniknęły między innymi charakterystyczne szybki, znajdujące się pod oknami kabiny motorniczego oraz na osłonach maszyn drzwiowych. Za kabiną motorniczego zabudowano dużą szafę, w której znalazła się aparatura elektryczna, rozproszona dotychczas po całym pojeździe. Tramwaje, co ważne w przypadku Krakowa, przystosowane zostały do jazdy ukrotnionej w składach wielowagonowych. Wozy 105N mogły być bowiem eksploatowane w parach. Do Krakowa pierwsze wagony typu 105Na dostarczono już w 1979 roku. Ich dostawy trwały przez całe lata osiemdziesiąte. Ostatnie osiem egzemplarzy zakupiono w 1992 roku. Łącznie MPK w Krakowie zakupił 316 sztuk wersji 105Na. W 1996 roku MPK w Krakowie przebudowało pierwsze wagony typu 105N demontując z nich kabinę motorniczego tworząc z wagonu czynną doczepę oznaczoną symbolem 105NaD. Do tego rozwiązania powrócono w 2006 roku modernizując w czasie naprawy głównej ostatnie wagony potrójnych składów. Eksploatacja wagonów typu 105N powoli dobiega końca. W chwili obecnej MPK SA w Krakowie eksploatuje 126 wagonów typu 105N.



### Dane techniczne:

**Producent:** Konstal Chorzów  
**Lata budowy:** 105N 1973 - 1979  
 105Na 1979 - 1992  
**Silniki:** Lta220- 4x41.5kW  
**Długość:** 13.300 mm  
**Szerokość:** 2.400 mm  
**Masa:** 16.500 kg

**Miejsc siedzących:** 20  
**Miejsc stojących:** 105



**T4 (B4)** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



**105N, 105Na** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

