

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (53) 2014
lipiec-wrzesień



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



**Julian Pilszczek — prezes,
który o komunikacji
wie wszystko
– rozmowa z Tadeuszem
Trzmielem, pierwszym
zastępcą Prezydenta
Miasta Krakowa**



komunikacja w pigułce
facebook.com/mpkkrakow



26000 osób lubi to

CO MUSI UMIEĆ MOTORNICZY I KIEROWCA AUTOBUSU?

W pierwszej połowie 2014 roku pasażerowie przysłali do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie ponad 60 pochwał. Prawie wszystkie dotyczyły podziękowań dla prowadzących tramwaje i autobusy. Jedni w ten sposób chcieli wyrazić wdzięczność za pomoc przy wsiadaniu do wysokopodłogowego tramwaju, inni doceniali zdecydowaną postawę prowadzącego w sytuacji, gdy w pojeździe pojawiali się agresywni i niezbyt trzeźwi pasażerowie. Nie brakowało także pochwał za bezpieczną i sprawną jazdę, a nawet za to, że prowadzący w sposób uprzejmy i z uśmiechem na twarzy udzielali informacji. Jednak najbardziej poruszające podziękowania otrzymaliśmy w tym roku od rodziny pasażera, któremu motorniczy krakowskiego przewoźnika udzielił pierwszej pomocy. Były to wyrazy wdzięczności za uratowanie życia (o tym wydarzeniu pisaliśmy w poprzednim numerze „Przewoźnika Krakowskiego”).

Już sama lektura tych listów wskazuje, jak wielkie są oczekiwania w stosunku do kierowców autobusów i prowadzących tramwaje. W tej pracy nie wystarczy być po prostu kierowcą, który zna przepisy kodeksu ruchu drogowego oraz potrafi sprawnie i bezpiecznie prowadzić tramwaj czy autobus. W tej pracy trzeba być przygotowanym na przeróżne sytuacje. Pracownicy MPK muszą się zachować odpowiednio, gdy wsiada osoba niepełnosprawna albo mama z małymi dziećmi. Właściwej reakcji oczekuje się od nich także wtedy, gdy w czasie jazdy pojawi się w autobusie czy tramwaju konflikt. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, powinni także umieć udzielić pomocy medycznej. W dodatku muszą mieć oczy dookoła głowy, bo a nuż komuś jadącemu na rowerze znów przyjedzie do głowy wyprzedzać tramwaj w niedozwolonym miejscu. Albo jakiemuś kierowcy samochodu nagle się przypomni, że musi skręcić w lewo, co jadący obok niego motorniczy powinien przewidzieć i oczywiście umożliwić.

Te oczekiwania, szczególnie w stosunku do motorniczych, wyraził jeden z kierowców samochodu. Zadzwonił do dyspozytora krakowskiego MPK i próbował przekonać, że każdy prowadzący tramwaj powinien szczególną uwagę zwracać na kierowców samochodów i cały czas ostrzegać ich sygnałem dzwonka. Przecież, stwierdził w rozmowie, za tą kierownicą samochodu człowiek się zamyśli, wielu rzeczy nie zauważa, cóż to szkodzi motorniczemu „tyrknąć”. Według niego najlepiej by było, gdyby tramwaj wiozący kilkuset pasażerów przed każdym skrzyżowaniem, mimo pierwszeństwa, zwalniał do minimalnej prędkości albo zatrzymywał się i umożliwiał przejazd zamyślonemu kierowcy samochodu. Osoby wyjeżdżające na ulice Krakowa z takim właśnie nastawieniem to kolejne wyzwanie, z którymi prowadzący tramwaje i autobusy muszą sobie radzić.

Sporo tych zadań. Tym bardziej więc cieszy, że motorniczowie z Krakowa zajęli wysokie miejsca w ogólnopolskim konkursie zorganizowanym we Wrocławiu o tytuł najlepszego prowadzącego tramwaj, o czym piszemy w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”. Podczas zawodów sprawdzano bowiem te umiejętności prowadzących, których każdego dnia oczekują od nich pasażerowie. Dobrze wiedzieć, że motorniczowie z Krakowa poradzi sobie z tymi zadaniami niemal najlepiej w Polsce.

Marek Gancarczyk

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie

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

Fot. na okładce: Zabytkowy tramwaj na Krakowskiej Linii Muzealnej, fot. Piotr Reclaw

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

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

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Co musi umieć motorniczy i kierowca autobusu?	
Marek Gancarczyk.....	3
List od Zarządu MPK	5
Julian Pilszczek odchodzi na emeryturę	
Anna Robak.....	6
Julian Pilszczek — prezes, który o komunikacji wie wszystko	
Marek Gancarczyk.....	8
List Juliana Pilszczaka	10
Wagon z Düsseldorfu z elementem niskiej podłogi	
Stanisław Jurga.....	12
Nowe autobusy Solaris Urbino MetroStyle z nowoczesnym wyglądem	
Marek Gancarczyk.....	15
MPK SA testuje autobusy elektryczne pięciu producentów	
Ryszard Wróbel.....	16
Historia kobiet w krakowskim MPK	
Jacek Kołodziej.....	18
Krakowska Linia Muzealna	
Tomasz Tuleja.....	20
Częstochowska Linia Turystyczna — Z3	
Marek Gancarczyk.....	24
Tramwajowa Linia Turystyczna na Śląsku	
Piotr Radoliński.....	24
Kolejny sezon czas zacząć	
Janusz Więckowski.....	25
Motorniczowie z Krakowa z pierwszym i trzecim miejscem w ogólnopolskim konkursie	
Marek Gancarczyk.....	26
Bombardier — najlepsze miejsce na reklamę	
Tomasz Paletko.....	29
Weekend z MPK w Muzeum Inżynierii Miejskiej	
Marek Gancarczyk.....	30
Najlepszym kierowcą autobusu MPK jest kobieta	
Marek Gancarczyk.....	32
Nowy terminal autobusowy przy Centrum Kongresowym	
Marek Gancarczyk.....	34
Tramwaje wracają na ul. Mogiłą	
Jan Machowski.....	34
Narodziny zajezdni Franowo	
Iwona Gajdzińska.....	36
Kalendarium	
Michał Wójtowicz.....	38
Nowe radiowozy w Obsłudze Ruchu	
Marek Gancarczyk.....	40
Przyrząd do pomiaru prędkości tramwajów i autobusów	
Bogdan Kosek.....	40
Magazyn „Railway PRO” pisze o planach krakowskiego MPK	
Marek Gancarczyk.....	41
Umowa na świadczenie usługi przewozowej w komunikacji autobusowej podpisana	
Marek Gancarczyk.....	41



**Szanowny Pan
Julian Pilszczek
Prezes MPK SA w Krakowie**

Przez ponad 43 lata poświęcał Pan Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu SA w Krakowie swój czas, siły i zdobywaną przez lata wiedzę. Jako Dyrektor Generalny i Prezes Zarządu decydował Pan o rozwoju krakowskiego przewoźnika. To w dużej mierze Pańska zasługa, że obecnie MPK SA w Krakowie jest uważane za jedno z najlepszych przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Nic więc dziwnego, że dla wielu osób krakowski przewoźnik jest utożsamiany właśnie z Panem.

W czasie zarządzania firmą kierował się Pan dobrem pasażerów i pracowników. Dla zwiększenia komfortu podróży komunikacją miejską bez wahania wprowadzał Pan w życie swoje pomysły. Dzięki temu pasażerowie mogą dziś korzystać z wielu udogodnień.

Nie zapominał Pan także o pracownikach. Zawsze Pan podkreślał, że największą wartością krakowskiego przedsiębiorstwa są zatrudniani w nim ludzie. Pana decyzje podejmowane podczas kierowania firmą wielokrotnie potwierdzały te słowa.

Funkcja Prezesa Zarządu nigdy nie wiązała się dla Pana z piastowaniem stanowiska — to była ciężka i często niezwykle stresująca praca przez całą dobę.

W imieniu wszystkich pracowników krakowskiego MPK SA chcemy podziękować za te wszystkie lata, które poświęcił Pan przedsiębiorstwu. Wszystko, co zrobił Pan dla tej firmy na pewno nie zostanie zapomniane. Odchodząc na zasłużoną emeryturę, zostawia nam Pan sprawnie funkcjonującą firmę. Nam zostaje kontynuować to, co przez wiele lat tak znakomicie się udawało Panu.

Doceniając Pańską ciężką pracę w krakowskim MPK przez ostatnie 24 lata, chcemy Panu życzyć satysfakcji z realizacji kolejnych zadań. Nie mamy wątpliwości, że wiele osób i instytucji będzie korzystało z wielkiego bogactwa Pańskiego doświadczenia.

Zarząd MPK SA w Krakowie



1972 rok - wszystko zaczęło się od tego wagonu N-136, który został zmodernizowany pod nadzorem Juliana Pilszczka



2013 rok - Prezes MPK, gdy trzeba było zamieniać się w elektromechanika



2009 rok - Julian Pilszczek odbiera klucze do nowego Mercedesa podczas targów TRANSEXPO w Kielcach

JULIAN PILSZCZEK

W dniu 23 czerwca 2014 roku odbyło się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie, podczas którego m.in. udzielono absolutorium zarządowi spółki kończącemu piątą kadencję.

Wraz z uzyskaniem absolutorium prezes Julian Pilszczek, w związku z odejściem na emeryturę, przestał pełnić funkcję prezesa.

Po zakończeniu formalnej części Walnego Zgromadzenia odbyła się druga część spotkania związana z pożegnaniem prezesa Juliana Pilszczka. Poza osobami uczestniczącymi w Walnym Zgromadzeniu, tj. zastępcą prezydenta Miasta Krakowa Tadeuszem Trzmielcem, przedstawicielami m.in. Wydziału Skarbu Urzędu Miasta Krakowa, ZIKiT, KHK, Rady Nadzorczej MPK SA i Zarządu MPK SA w tej części spotkania udział wziął także prezydent Miasta Krakowa Jacek Majchrowski oraz kadra kierownicza spółki.

Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski posumował pracę prezesa Pilszczka i jego osiągnięcia, a także podziękował



2010 - zadowolony prezes MPK z postępów prac przy budowie torowiska do Małego Płaszowa



2008 rok - Julian Pilszczek podczas prezentacji nowych autobusów Mercedesa

ODCHODZI NA EMERYTURĘ

mu za poświęcenie i wysiłek włożony w kierowanie przedsiębiorstwem.

Również przewodniczący Rady Nadzorczej MPK SA Wiesław Starowicz podziękował prezesowi Pilszczkowi za dotychczasową współpracę.

W imieniu Zarządu MPK SA i pracowników MPK SA nowo powołany prezes spółki Rafał Świerczyński również podziękował prezesowi Julianowi Pilszczkowi za długoletnie kierowanie spółką oraz pomoc, jaką sam otrzymał po objęciu stanowiska wiceprezesa MPK SA i dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych w 2012 roku.

Podziękowania wraz z kosztem składającym się z 43 róż złożyła załoga, którą reprezentował Stefan Szczypuła, kierownik Ośrodka Szkolenia w MPK SA.

Na koniec podziękowania złożyli przedstawiciele związków zawodowych krakowskiego przewoźnika, wspominając trudne lata, w których zachodziły zmiany polityczne i ekonomiczne w Polsce.

Anna Robak



2010 rok - Julian Pilszczek osobiście nadzorujący modernizację wagonu EU8N



2010 rok - Julian Pilszczek gratuluje swoim pracownikom długiego stażu pracy.



2011 rok - takie prezenty sprawiały mu największą radość



2009 rok - Julian Pilszczek odświętnie ubrany udaje się na uroczyste otwarcie torowiska na ul. św. Wawrzyńca

JULIAN PILSZCZEK — PREZES, KTÓRY O KOMUNIKACJI WIE WSZYSTKO

O Julianie Pilszczku, który przez prawie 25 lat zarządzał Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA w Krakowie rozmawiamy z Tadeuszem Trzmielem, pierwszym zastępcą prezydenta Miasta Krakowa ds. inwestycji i infrastruktury.

Marek Gancarczyk: Kiedy i w jakich okolicznościach po raz pierwszy spotkał Pan Juliana Pilszczka?

Tadeusz Trzmiel: Było to w 1971 roku. Pracowałem w zajeźdni tramwajowej w Nowej Hucie jako jeden z kierowników. To wtedy Julian Pilszczyk pojawił się w pierwszej grupie studentów, którzy mieli pracować jako motorniczowie zasilający. Ponieważ wykładałem także na kursach dla motorniczych, to właśnie z tymi studentami odbywałem praktyczne zajęcia dotyczące prowadzenia tramwaju. To była pierwsza grupa studentów złożona z kilkunastu osób. Pamiętam, że byli to bardzo aktywni, młodzi ludzie zainteresowani transportem miejskim, a w przypadku Juliana Pilszczka, także kolejowym. Ich decyzja o podjęciu pracy w MPK nie wynikała wyłącznie z chęci zarobienia dodatkowych pieniędzy, ale także z własnych zainteresowań. Mieli bardzo dużo pomysłów. To nie byli ludzie, którzy przychodzili do pracy i wsiadali do tramwaju po to, żeby pracować 4 czy 8 godzin i nic poza tym ich nie obchodziło. Wprost przeciwnie. Oni, wykonując swoje obowiązki w MPK zdobywali wiedzę praktyczną i w oparciu o wiadomości teoretyczne, które nabywali na Politechnice Krakowskiej, chcieli ciągle coś udoskonalać.

MG: Jak wyglądały później kontakty z Julianem Pilszczkiem?

TT: Po szkoleniu Julian Pilszczyk pracował jako motorniczy zasilający, jednocześnie studiując. Następnie podjął stałą pracę w MPK. Pracując na stanowisku zastępcy dyrektora MPK, byłem odpowiedzialny za trakcję tramwajową, dlatego miałem z nim częsty kontakt (przez wiele lat pracował w zajeźdni tramwajowej w Nowej Hucie). Pamiętam, że pewnej nocy, po sześciu dobach strajku pracowników w 1990 roku, trzeba było zarekomendować kogoś na mojego następcę, na stanowisko dyrektora MPK. Około 4.00 nad ranem, po kolejnej przepracowanej całej dobie, poleciłem na stanowisko dyrektora generalnego MPK właśnie Juliana Pilszczka. Po przekształceniach przedsiębiorstwa w spółkę został jej prezesem.

MG: Czy pamięta Pan swoje pierwsze wrażenie po spotkaniu z Julianem Pilszczkiem? Jaki to był człowiek?

TT: Do dzisiaj pamiętam, że mimo młodego wieku miał dużą wiedzę techniczną i praktyczną na temat wagonów kolejowych i tramwajowych. Poza tym jako pasjonat był bardzo zainteresowany rozwojem komunikacji, głównie tramwajowej. Nie było tajemnicą, że zbiera modele wagonów, wszelkiego typu i rodzaju.

MG: Czyli to wrażenie było wtedy bardzo pozytywne?

TT: Nie tylko wtedy. Zawsze było pozytywne. Po pierwszych spotkaniach z grupą studentów, w której był Julian Pilsz-

czyk, nasze relacje przerodziły się wręcz w kontakty towarzyskie. Pamiętam, że gdy w maju 1972 roku studenci wynajęli tramwaj na juwenalia, to ja razem z nimi w tym tramwaju się bawiłem. Od tamtej pory te relacje z Julianem Pilszczkiem, nie tylko zawodowe, ale także towarzyskie, trwają po dzień dzisiejszy.

MG: Jak po odejściu z MPK współpracowało się Panu z Julianem Pilszczkiem?

TT: Nasza inna forma współpracy rozpoczęła się już w 1994 roku, gdy zostałem radnym Miasta Krakowa z rekomendacji związków zawodowych pracowników komunikacji miejskiej. Jako wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury Komunalnej miałem bezpośrednie kontakty z Julianem Pilszczkiem. Zawsze na sercu leżało mi dobro MPK, z którym byłem przecież emocjonalnie związany jako wieloletni dyrektor. Wszystko to, co było w kompetencjach Rady Miasta Krakowa i co dotyczyło MPK było dla mnie sprawą najważniejszą, czyli np. zakup taboru, taryfa przewozowa czy dokapitalizowanie spółki w trudnych sytuacjach finansowych. Jako radny w latach 1994–1998, a następnie w latach 1998–2002 zawsze zabiegałem o korzystne dla MPK decyzje. Dobre relacje między mną a Julianem Pilszczkiem oraz nasze wspólne działania pomagały w uzyskiwaniu pozytywnych efektów dla przedsiębiorstwa, dla miasta w zakresie świadczonych przez to przedsiębiorstwo usług przewozowych oraz dla załogi MPK.

MG: Czy Julian Pilszczyk potrafił wykorzystać swoją wiedzę dla rozwoju krakowskiej komunikacji?

TT: Oczywiście, że potrafił tę swoją dużą wiedzę techniczną wykorzystać. Robił to, np. sprowadzając z Wiednia do Krakowa wagony E1 i C3 od spółki Wiener Linien. Także w kontakcie z producentami wagonów np. firmą Bombardier potwierdzał swoją wiedzę zarówno na etapie zakupu nowych tramwajów, jak i podczas ich montażu. Doskonale znał konstrukcję i parametry eksploatacyjne wagonu. Zresztą jest bardzo poważany w środowisku branżowym m.in. przez producentów wagonów tramwajowych, dostawców części zamiennych i systemów elektronicznych jako wysokiej klasy specjalista.

Wiedza techniczna i eksploatacyjna Juliana Pilszczka była często wykorzystywana przeze mnie w zakresie ustalania nowych tras poszczególnych linii tramwajowych i autobusowych czy układania rozkładów jazdy. Poza tym to jest chyba jedyny człowiek, którego znam, poza mną, który podczas swojej pracy dbał o to, aby być w stałym kontakcie z Główną Dyspozytornią Ruchu MPK. Ja nawet teraz, jako wiceprezydent Krakowa, bardzo często tam dzwonię. Jeżeli chodzi o Juliana Pilszczka to wiem, że gdy był prezesem zawsze na bieżąco służył informo-



Tadeusz Trzmiel – wieloletni pracownik administracji samorządowej i rządowej zatrudniony na kierowniczych stanowiskach w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego i Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim. W latach 1982–1990 Dyrektor Naczelny MPK w Krakowie. Od 2002 roku sprawuje funkcję zastępcy prezydenta Miasta Krakowa odpowiedzialnego za realizację programu inwestycyjnego miasta, pozyskiwanie środków finansowych ze źródeł zewnętrznych (w tym z Unii Europejskiej) oraz za gospodarkę komunalną. W latach 1994–2002 zasiadał w Radzie Miasta Krakowa. Przez dwie kadencje pełnił funkcję wiceprzewodniczącego Komisji Infrastruktury Komunalnej. W bieżącym roku upływa

wały go o wszystkim, co się dzieje w komunikacji w mieście. Wiedział o każdej większej awarii, każdym wypadku, a także problemach w okresie zimowym z wyjazdem tramwajów oraz z przejazdem autobusów po nieodśnieżonych drogach. Jest więc nie tylko encyklopedią jeżeli chodzi o chronologię wydarzeń historycznych związanych z komunikacją, interesowało go bowiem także wszystko to, co działo się w ciągu dnia z tramwajami i autobusami.

MG: Pamięta Pan jakieś szczególne, nietypowe zdarzenia związane z Julianem Pilszczkiem?

TT: Zawsze gdy wyjeżdżaliśmy na delegacje, musieliśmy odwiedzić sklep modelarski. Pewnego razu, gdy przyjechałem z nim do Berlina, to już przy wejściu do sklepu usłyszałem, jak obsługa wita i pozdrawia Juliana Pilszczka z imienia i nazwiska. Praktycznie w każdym mieście, gdzie tylko byliśmy razem, zakupy w sklepie modelarskim były jednym z pierwszych punktów (oczywiście po wypełnieniu obowiązków służbowych i spotkaniach z przedstawicielami przedsiębiorstw komunikacyjnych, z którymi nawiązywaliśmy kontakty).

MG: Z perspektywy tych prawie 25 lat, podczas których Julian Pilszczyk zarządzał MPK, co Pan uważa za jego największe osiągnięcie?

TT: Przede wszystkim jest to osiągnięcie przez przedsiębiorstwo bardzo wysokiej oceny w kraju i za granicą w zakresie

standardu oferowanych usług przewozowych. Trzeba także podkreślić dbałość o wymianę taboru tramwajowego i autobusowego. Duże wrażenie zawsze robiła na mnie modernizacja stacji obsługi tramwajów Podgórze. To była pewnego rodzaju wizytówka MPK, którą chwaliliśmy się przed wieloma delegacjami przyjeżdżającymi do Krakowa. Nie da się też pominąć modernizacji budynku Stacji Obsługi i Remontów, gdzie odbywał się m.in. montaż wagonów tramwajowych. Na pewno osobie Juliana Pilszczka można przypisać to, że poziom oferowanych usług w zakresie komunikacji miejskiej w Krakowie jest uznawany za jeden z najlepszych w kraju.

MG: Gdyby miał Pan, jako wiceprezydent Krakowa, ocenić Juliana Pilszczka, to jaka byłaby to ocena?

TT: Na pewno odniósł sukces. Wyprowadził przedsiębiorstwo na bardzo wysoki poziom zarówno techniczny, jak i eksploatacyjny. Ma duże uznanie wśród mieszkańców i przedstawicieli różnego rodzaju instytucji. Jest znaną postacią w Polsce m.in. ze względu na swoją działalność w ramach Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Zdobył także bardzo dużo kontaktów międzynarodowych. Myślę, że jest człowiekiem spełnionym i ma satysfakcję, że te 43 lata poświęcone przedsiębiorstwu i jego załodze oraz miastu były dobrze spełnionym obowiązkiem.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk, fot. UMK

Dziękuję Wam wszystkim!

W Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym spędziłem 43 lata współpracując ze wspianymi ludźmi. Ludźmi, którzy mi pomagali i wspierali. Dzisiaj odchodząc na emeryturę, chciałbym Państwu za te wszystkie lata wspólnego wysiłku i pracy na rzecz komunikacji i miasta podziękować. Jednego jestem pewien - samemu, bez załogi niczego nie udałooby mi się osiągnąć. Wszystkie sukcesy MPK to nasze wspólne sukcesy.

Szczególne podziękowania kieruję do przedstawicieli władz Krakowa, z którymi przez wiele lat współpracowałem: prezydentów i miejskich radnych. Bez Państwa pomocy i zaufania nie mógłbym przez prawie 25 lat sprawować funkcji Prezesa Zarządu MPK. Dziękuję Państwu za to, że wspólnie pracowaliśmy nad budowaniem pozytywnego wizerunku transportu publicznego w Krakowie.

Chciałbym także podziękować wszystkim dziennikarzom, dla których jakość krakowskiej komunikacji była i jest ważna. Dziękuję za wszystkie informacje, które przygotowywaliście nie w pogoni za sensacją, ale po to, aby mieszkańcom coraz lepiej się podróżowało.

Swoje podziękowania kieruję także do czytelników „Przewoźnika Krakowskiego”. Zawsze doceniałem i cieszyłem się z Państwa zainteresowania tym, co dzieje się w przedsiębiorstwie. Mam nadzieję, że znajdowaliście w tej gazecie i nadal będzie znajdować informacje, które będą Was interesować.

Władzom miasta i zarządowi MPK SA życzę wyłącznie samych sukcesów w rozwijaniu miasta i krakowskiej komunikacji.

Julian Pilszczyk

Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?



twitter.com/MPK_krakow

**Bieżące informacje o utrudnieniach
w ruchu autobusów i tramwajów**

WAGON Z DÜSSELDORFU Z ELEMENTEM NISKIEJ PODŁOGI

Dwukierunkowe, trzyczłonowe wagony GT8S były wyprodukowane w okresie od listopada 1973 do września 1975 roku przez DUEWAG dla Rainbahn Düsseldorf. Tramwaje były przygotowane do eksploatacji dwukierunkowej oraz w zestawach pociągów wielowagonowych.

Każdy z członów wyposażono w drzwi wejściowe po obu stronach, z każdej strony jest 4 drzwi o szerokościach pozwalającej na dobrą wymianę pasażerów. Stopnie drzwi wejściowych na wysokości 360 mm od główki szyny (pierwszy) i 260 mm (drugi i trzeci) pozwalają wejść do przestrzennego wnętrza, którego podłoga znajduje się na wysokości ok. 880 mm nad główką szyny. Drzwi posiadają zabezpieczenia uniemożliwiające przytrzaśnięcie pasażera (czujniki ciśnieniowe i bariery fotoelektryczne).

Wagon ma 51 miejsc siedzących i 174 miejsca stojące. Przestrzeń pasażerska jest wyposażona w nawiewne urządzenia wentylacyjne i grzewcze (nagrzewnice elektryczne) w każdym członie. Sterowanie napędem wagonu odbywa się w sposób pośredni półautomatyczny, z wykorzystaniem elektronicznego sterownika SIMATIC firmy Siemens. Parametry rozruchu i hamowania zadawane przez prowadzącego są odpowiednio kontrolowane i regulowane, z uwzględnieniem napełnienia pojazdu oraz w zakresie uniemożliwiającym poślizg kół. W razie poślizgu kół automatycznie są uruchamiane urządzenia dozujące piasek pod koła.

Wagon ma dwa wózki napędowe i dwa wózki toczne. Dwa silniki prądu stałego o mocy 150 kW każdy poprzez dwustopniowe przekładnie i sprzęgło elastyczne napędzają osie wózków napędowych.

Hamowanie silnikami elektrycznymi jest wspomagane hamulcem tarczowym przez solenoid zabudowany na wózku tocznym, zasilany prądem trakcyjnego hamowania oraz elektrycznymi hamulcami postojowymi RACO zabudowanymi na wózkach napędowych.

Jako hamulce awaryjne w każdym wózku zastosowano hamulce szynowe zasilane napięciem sieci 600VDC lub napięciem pokładowym 24VDC.

Źródłem napięcia pokładowego są akumulatory kwasowe współpracujące z elektroniczną przetwornicą statyczną.

Do informacji pasażerskiej służą z zewnątrz dobrze widoczne, czołowe (oraz w oknach członów A i B) tablice informacyjne oraz wewnątrz tramwaju. Tramwaj wyposażono w dwa zamykane, przeszklone stanowiska prowadzącego.

Tramwaj skierowano do ruchu po wykonaniu niezbędnych prac adaptacyjnych i wprowadzeniu zmian, głównie w obrębie systemu informacji pasażerskiej (zastosowano wyświetlacze LED), okien (wymieniono na nowe), siedzeń (zamontowano nowe, tapicerowane oryginalną tkaniną), ścian poszycia wewnętrznego oraz malowania zewnętrznego.

Eksploatacja 28 kupionych tramwajów GT8S, poza niewielkimi trudnościami wynikającymi głównie z dostępem do oryginalnych części zamiennych, przebiegała i trwa bez większych zakłóceń.

Mając jednak na uwadze konieczność umożliwienia lepszego dostępu do tramwaju, dla wszystkich grup pasażerów (w tym niepełnosprawnych) oraz współczesne trendy w dziedzinie energoelektroniki i wyglądu zdecydowano o rozpoczęciu kolejnego etapu modernizacji. Obejmował on przede wszystkim (mając na uwadze podatność tego typu tramwajów na przewidywany zakres przebudowy) zastosowanie członu środkowego z niską podłogą i rozkła-



Wagon GT8C na tymczasowej linii nr 75

daną platformą umożliwiającą wjazd wózkom dziecięcym i inwalidzkim do tramwaju, zamontowanie dodatkowych drzwi dla pasażerów („wąskich” za kabiną prowadzącego, po stronie lewej), aparatury energoelektronicznej działającej w oparciu o choppersy (w miejsce rezystancyjnej, przy pozostawieniu silników prądu stałego i oryginalnych wózków) oraz klimatyzacji. Przewidywany zakres wymagał przeprowadzenia gruntownych prac projektowych, które wykonał wyłoniony w postępowaniu przetargowym Modertrans Poznań.

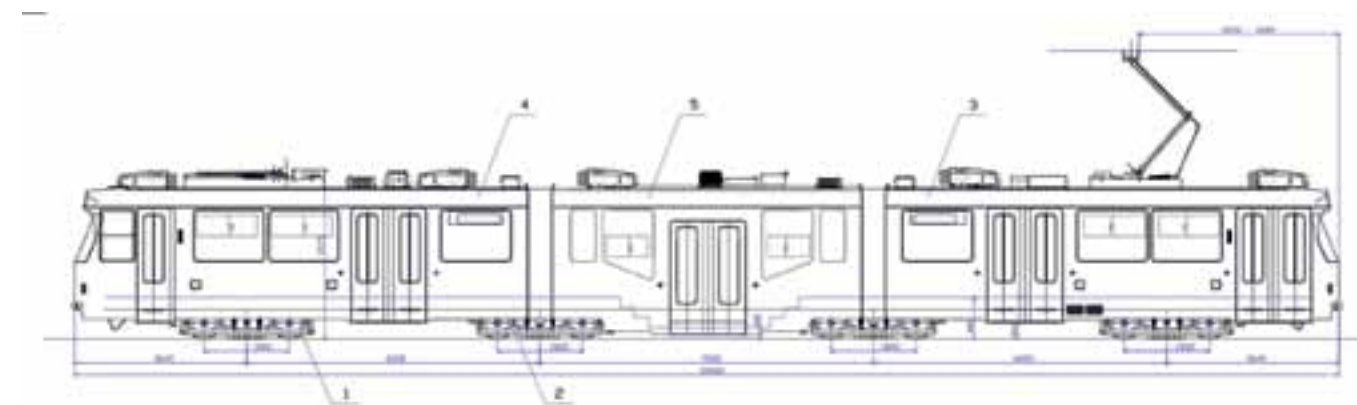
Przy przygotowywaniu do realizacji projektu zdecydowano, aby uwspółcześnić wygląd ścian czołowych, a tym samym całego tramwaju. Podjęto więc decyzję o zleceniu projektu i dokumentacji do wykonania nowych ścian czołowych oraz stanowiska prowadzącego z „klatką bezpieczeństwa”. Wybrano projekt, który nawiązuje do wyglądu wcześniej zmodernizowanych tramwajów N8 oraz ogólnych trendów w tej dziedzinie. Na podstawie posiadanej dokumentacji konieczne było zamówienie niezbędnych podzespołów, części i komponentów do modernizacji tramwaju. W postępowaniu przetargowym wyłoniono m.in. dostawcę aparatury energoelektronicznej — Cegelec (Czechy), członu środkowego — Autosan (Sanok), elementów z tworzyw sztucznych wewnątrz i na zewnątrz tramwaju — EBA (Nowy Sącz), klimatyzacji Vossloh Kiepe (Wiedeń), siedzeń pasażerskich — Astromal.

Kolejny etap modernizacji tramwaju GT8S na GT8C (zmiana nazwy wynika ze zmiany sposobu sterowania) wymagał odpowiedniego nadzoru i grona pracowników, którzy mogli sprostać temu zadaniu.

Wyłoniono więc interdyscyplinarny zespół odpowiedzialny za zadanie z nadzorującym całość kierownikiem projektu. W toku procesu realizacji nadzór sprawowali również autorzy projektów. Zrealizowano wszystkie założenia postawione przed zespołem. Oprócz wymiany podzespołów, które zapewniły spełnienie warunku, aby tramwaj był „przyjazny” dla pasażerów i środowiska, zrealizowano szeroki zakres prac remontowych (poszycia zewnętrzne i wewnętrzne, wózki toczne i napędowe, drzwi), który pozwoli na przynajmniej kilkunastoletnią eksploatację bez konieczności wykonywania prac z zakresu naprawy odtworzeniowej.

Na finał, a więc wykonanie wagonu i dokument, który potwierdzał, że zmodernizowany tramwaj spełnia wszystkie wymagania trzeba było poczekać do lipca 2014 roku. Po sfinalizowaniu prac i uzyskaniu wymaganych dokumentów tramwaj został skierowany do przeprowadzenia szkoleń dla pracowników z grupy prowadzących oraz techników ze Stacji Obsług Tramwajów.

Finalna ocena zmodernizowanego tramwaju należy oczywiście do bezpośrednich użytkowników — pasa-



Schemat wagonu GT8S



Wnętrze wagonu GT8C

żerów. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne natomiast (na podstawie już zrealizowanych projektów modernizacji tramwajów EU8N, N8) oczekuje przede wszystkim obniżenia zużycia energii elektrycznej (dzięki zastosowaniu nowej aparatury energoelektronicznej i rekuperacji energii) oraz stworzenia lepszych warunków dostępu do części i podzespołów. Jeżeli ten pila-

żowy projekt uzyska akceptację i zostaną zmodernizowane pozostałe wagony GT8S, wówczas pasażerowie otrzymają kolejną partię komfortowych, niskopodłogowych tramwajów, do których znacznie łatwiejszy dostęp uzyskają przede wszystkim osoby niepełnosprawne.

Stanisław Jurga

Podstawowe parametry, dane techniczne tramwaju GT8S:

- rozstaw kół.....	1435 mm	- ciężar pustego wagonu	35 t
- średnica obręczy nowe, zużyte	670, 598 mm	- lata budowy	11.1973–09.1975
- szerokość obręczy	do 116 mm	- wentylacja wymuszona we wszystkich członach	
- długość wagonu (pudła)	26 180 mm	Podstawowe dane techniczne:	
- długość wagonu (ze sprzęgami)	27 480 mm	- 2 wózki napędowe z dwustopniową przekładnią 51:9,	
- zwis pudła od osi pierwszego wózka (bez sprzęgu)	3640 mm	- 2 silniki (600V DC, 280A, 1200 obr./min)	
- rozstaw osi wózka	1800 mm	- 2x150 kW,	
- rozstaw wózków A–AC, B–BC	6200 mm	- przetwornica statyczna,	
- rozstaw wózków AC–BC	6500 mm	- regulacja prędkości – elektroniczna (SIMATIC),	
- szerokość wagonu	2400 mm	- rozruch 22° plus 3° od wzbudzenia silników,	
- szerokość wagonu z uszczelkami okien	2430 mm	- hamowanie 19°,	
- wys. dolnej kraw. pudła nad główką szyny	423 mm	- hamulce rezerwowe:	
- wysokość stopni	360/ 260 /260mm	- 2 elektryczne hamulce postojowe (RACO),	
- wysokość podłogi	880 mm	- 8 hamulców szynowych (na 600V i przełączane na 24V),	
- wysokość przy opuszczonym odbieraku	3510 mm	- 1 solenoid zasilany prądem trakcyjnego hamowania.	
- wysokość przy najniższym roboczym położeniu odbieraka	3800 mm	- przyspieszenie rozruchu bez poślizgu: 1 m/s ² ,	
- szerokość drzwi 1 i 11	1595 mm	- hamowanie maksymalne: 3 m/s ² ,	
- szerokość pozostałych drzwi	1602 mm	- rozruch i hamowanie z pomiarem „wagi” pojazdu (2 czujniki TGD).	
- 51 miejsc siedzą. i 174 stojące (8 os./m ²)	225os.		
- lub ok. 109 stojących (5 osób/m ²)	160 osób		

NOWE AUTOBUSY SOLARIS URBINO METROSTYLE Z NOWOCZESNYM WYGLĄDEM

Już od czwartku, 11 września pasażerowie mogą podróżować ośmioma nowymi autobusami marki Solaris, które MPK SA kupiło w tym roku

To kolejne pojazdy z silnikami spełniającymi europejską normę Euro 6, które pojawiły się w Krakowie. Pierwsze autobusy z takimi silnikiem zaczęły wozić pasażerów już w marcu 2014 roku i było ich 28.

Jeżeli chodzi o wyposażenie ośmiu nowych autobusów, to jest ono niemal identyczne jak w tych kupionych przez krakowskiego przewoźnika w ramach wieloletniego kontraktu z firmą Solaris, podpisanego 27 kwietnia 2011 roku. To co wyróżnia nowe pojazdy to wygląd przedniej części pojazdu. Nowy kształt szyby przedniej i kabiny prowadzącego nadaje pojazdom smukłą, nowoczesną sylwetkę. Jed-

Warto podkreślić, że nowe pojazdy w porównaniu z najstarszymi posiadanymi przez MPK SA autobusami z silnikiem Euro 1, będą emitować o 95 procent mniej tlenków azotu i o 97 procent mniej cząstek stałych.

Nowe pojazdy mają długość 18 metrów, są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, monitoring, nowoczesny system informacji pasażerskiej (elektroniczne tablice wyświetlające trasę przejazdu oraz głosowe zapowiadanie przystanków) oraz automaty biletowe.

Pojazdy są także wyposażone w nowoczesny system ContiPressureCheckTM (System CPC) umożliwiający stałe nadzorowanie ciśnienia w oponach oraz ich temperatury. System ten wykrywa wszelkie zmiany ciśnienia i temperatury i w przypadku spadku ciśnienia lub wzrostu temperatury w jednej z opon kierowca otrzymuje natychmiast odpowiednie ostrzeżenie, poprzez



nocześnie także podnosi bezpieczeństwo i wygodę prowadzenia tych autobusów przez kierowców – umożliwia im bowiem szersze pole widzenia w porównaniu do tradycyjnych konstrukcji.

Kraków to jedyne miasto w Polsce, które posiada autobusy z takim rozwiązaniem. W Europie jedynie do Francji i Austrii zostały dostarczone trolejbusy z tym nowoczesnym wyglądem kabiny prowadzącego.

odpowiednią informację wyświetloną na pulpicie. Dzięki temu kierowca może natychmiast podjąć działania i nie dopuścić do awarii.

Obecnie MPK SA posiada 508 autobusów oraz dodatkowo pięć wypożyczonych autobusów elektrycznych. Wszystkie posiadają niską podłogę. Autobusów MPK z silnikami spełniającymi europejską normę Euro 6 jest już w Krakowie 36.

Marek Gancarczyk

MPK SA TESTUJE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE PIĘCIU PRODUCENTÓW



Autobus marki Solaris

Od kwietnia 2014 roku są eksploatowane w komunikacji miejskiej w Krakowie autobusy elektryczne. Ich eksploatacja ma charakter testowy i ma odpowiedzieć na pytanie dotyczące wdrażania takiego rodzaju zasilania w przyszłości. Autobusy zostały wypożyczone od ich producentów bądź użytkowników na okres od 3 do 12 miesięcy. Pierwszymi pojazdami elektrycznymi, które rozpoczęły testy były autobusy marki Labus, Solaris i Rampini. Następnie do grupy testowanych pojazdów dołączył autobus marki Sor i Skoda.

Od początku eksploatacji autobusy elektryczne wykonały ponad 45 000 km. Każdy z testowanych pojazdów jest specyficzny w swej konstrukcji i w grupie pięciu pojazdów nie ma dwóch z tym samym wyposażeniem. Prowadzone testy mają ocenić zasilanie elektryczne w autobusach miejskich i dokonać określenia warunków wdrożenia takiego zasilania na dłuższy okres. Na etapie



Autobus marki SOR

początkowym autobusy były ładowane tylko na Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. W czerwcu, w ramach testów, postawiono przy ul. Pawiej jedno stanowisko ładowania akumulatorów poprzez pantograf. Aktualnie z takiej możliwości korzysta jeden autobus Rampini, drugi tego typu autobus po 3 miesiącach testów wrócił do właściciela — Wiener Linien. Wykorzystanie pantografu do ładowania akumulatorów znacznie wydłuża przebieg i czas eksploatacji pojazdu. Generalna ocena autobusów elektrycznych wraz z wnioskami zostanie dokonana po zakończeniu testów wszystkich pojazdów. Już na obecnym etapie widać, że słabą stroną autobusów elektrycznych jest mały przebieg między kolejnymi ładowaniami. Zasięg pojazdów elektrycznych zależy od pojemności akumulatorów, która jest pewnym kompromisem oczekiwanego zasięgu i ilości przewożonych pasażerów. Oprócz spraw technicznych wdrożenie do eksploatacji pojazdów



Autobus marki Rampini



Autobus marki Skoda

elektrycznych wymaga uwzględnienia kategorii autobusów elektrycznych w przepisach podatkowych. Obecnie autobusy elektryczne przy kwalifikacji podatku od środków transportu nie mają żadnych preferencji, a wręcz przeciwnie — znajdują się w gorszej sytuacji niż pojazdy z silnikami diesla. Jest to efekt braku takiej grupy pojazdów w dokumentach określających wielkość opłaty.

W każdym testowanym autobusie znajdują się ankiety dla pasażerów, w których mogą przedstawić ocenę autobusu i wrażenia z podróży. Wszystkie ankiety będą uwzględnione przy końcowym podsumowaniu testów.

Ryszard Wróbel



Autobus marki LBus

HISTORIA KOBIET W KRAKOWSKIM MPK

Kobieta prowadząca autobus czy tramwaj to dziś, w 2014 roku, już nie ewenement, nie przypadek. To codzienny obraz krakowskiej komunikacji. Uśmiechnięta twarz, włosy często spięte w koński ogon, skupiony wzrok. Nie ma znaczenia czy to autobus standardowy, przegubowy, czy najnowszy kilkudziesięciometrowy Bombardier. Za każdym razem najważniejszy jest pasażer i jego bezpieczeństwo w trudnym, codziennym miejskim ruchu. Nie zawsze tak było. W tym roku minęło dokładnie 100 lat od dnia, w którym pierwsza kobieta rozpoczęła pracę w obsłudze pojazdów komunikacji miejskiej.

Od samego początku funkcjonowania komunikacji w Krakowie praca w tramwaju była zdominowana przez mężczyzn. Wybuch wojny w 1914 roku dość szybko zmienił stosunki trwające od lat w krakowskim społeczeństwie. Zwiększające się powołania do wojska mężczyzn pracujących w przedsiębiorstwie powodowały coraz większe braki kadrowe. Problem ten dotknął krakowski tramwaj bardzo



Kobieta w tramwaju w Parku Krakowskim

wcześnie. Już po miesiącu trwania wojny na front powołano tak dużą ilość mężczyzn zatrudnianych przez Krakowską Spółkę Tramwajową, że trzeba było ograniczyć kursowanie tramwajów. W celu zapobieżenia takim działaniom na stanowiska konduktorów zatrudniono kobiety, które dotychczas nie miały wstępu w szeregi obsługi tramwajów. O tym niecodziennym wydarzeniu szeroko informowała krakowska prasa: „na głównej linii tramwaju [przyp. autora — linia nr 1] pełni służbę jedna kobieta jako konduktor z powodu braku personelu męskiego powołanego do wojska (...), przybrana w czapkę służbową, bluzę męską z torbą na ramieniu pełni służbę z ręcznym i ku zadowoleniu publiczności” (Podano za: „Ilustrowany Kurier Codzienny” nr 199/1914). Zatrudnienie kobiety nie było wywołane wyłącznie potrzebą zapewnienia obsługi, ale także chęcią pomocy rodzinom swoich pracowników wezwanych na front. Pierwsza konduktorka była żoną jednego z pracowników obsługi, która prawdopodobnie pozostała bez środków do życia. Zatrudnienie jej w charakterze konduktora pozwalało zapewne spokojnie utrzymać rodzinę.

Wraz z kolejnymi powołaniami mężczyzn do wojska zatrudniano kolejne panie do obsługi podróżujących tramwajami. Kobietom powierzano przede wszystkim rolę konduktorów, pozostawiając sprawy prowadzenia elektrycznych tramwajów w rękach panów. Do czasu.

W styczniu 1916 roku prasa krakowska poinformowała, że „mieszkańcy mają możliwość obserwacji niezwykle przy-

tomności kilku kobiet pełniących energicznie obowiązki motorowych tramwajów w Krakowie. Kobiety, pełniąc służbę zastępczą mężczyzn w okresie wojennym, wykazywały nadzwyczajny spryt, punktualność i wydajność pracy” (Podano za: „Ilustrowany Kurier Codzienny” nr 12/1916).

Przyjęte przez powstałe w 1918 roku państwo polskie prawo gwarantowało kobietom możliwość zatrudniania, nauki oraz prawa wyborcze, mimo to powolna normalizacja w okresie powojennym odsunęła kobiety od obsługi ruchu tramwajowego. Nie zachowały się wszystkie dane, a jedynie wyrywkowe z poszczególnych dat. Na podstawie Wykazu pracowników ruchu Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej z sierpnia 1934 roku możemy się dowiedzieć, że na ponad 260 motorowych i konduktorów nie ma ani jednej kobiety. Panie licznie zatrudnione w tym okresie były w administracji, w budynku dyrekcji przy ul. św. Wawrzyńca.

Sytuację po raz kolejny zmieniła wojna. Z początkiem 1940 roku w szeregi pracowników KMKE SA wstąpiło wiele pań zatrudnionych na stanowiskach konduktorów. Tym razem zdobytych miejsc pracy nie oddały. Po ponownym uruchomieniu komunikacji, po zakończeniu działań wojennych, panie na równi z mężczyznami obsługiwały przewożonych pasażerów, z czasem zajmując miejsce także za nastawnikiem. Sprzyjała temu komunistyczna propaganda. Hasło: „Kobiety na traktory” bez większego rozgłosu zostało rozciągnięte na inne zdominowane dotychczas przez panów zawody. Kobiety murarki wnoszące Nową Hutę nie były jedyne, do pracy dowoziły je „załogi kobiece” obsługujące tramwaje. Jedynym zawodem nie zdobytym przez kobiety pozostawał zawód kierowcy autobusu. Prowadzenie pojazdu w latach 40. czy 50. wymagało od prowadzącego



Anna Gniewek za kierownicą autobusu

nie tylko umiejętności prowadzenia i naprawy, ale przede wszystkim dużej siły fizycznej do utrzymania pojazdu w ruchu. Wprowadzony gdzieś na przełomie lat 50. i 60. przepis niedopuszczający kobiet do pracy w zawodzie kierowcy całkowicie odciał możliwość zatrudnienia. Paniom pozostało w komunikacji miejskiej prowadzenie wyłącznie tramwajów, obsługa konduktorska, a po jej likwidacji kontrola biletów.

Dopiero po 2005 roku, wraz z wprowadzeniem do ruchu nowoczesnych autobusów, dotychczasowe urzędowe zakazy dla kobiet zniknęły. Automatyczna skrzynia biegów, wspomaganie kierownicy i hamulca, układy ułatwiające prowadzenie i utrzymanie kierunku ruchu zdecydowanie ułatwiły kierowanie ulicznymi osiemnastometrowymi kolosami. Dziś kobieta za kółkiem nie jest już wyjątkiem ani wydarzeniem ekscytującym pasażerów...

Jacek Kołodziej

Obecnie w MPK SA w Krakowie na stanowisku kierowcy autobusu pracują 23 kobiety. Na stanowisku motorniczego pracuje 78 kobiet.



Konduktorka w SN2

Do licznych wakacyjnych atrakcji turystycznych Krakowa już po raz jedenasty dopisać można Krakowską Linie Muzealną, która wystartowała 29 czerwca. Po raz kolejny linia 0 i towarzyszące jej inicjatywy okazały się pełnym sukcesem zarówno pod względem pomysłu, jak i organizacji. Za miarę owego sukcesu przyjąć można choćby bardzo dużą liczbę pasażerów, jaka skorzystała z przejazdów zabytkowymi pojazdami komunikacji miejskiej oraz pozytywne opinie przekazywane obsłudze. Jednak to, co dla organizatorów najcenniejsze, to uśmiech na twarzach dzieci, dla których taka podróż to nie lada gratka oraz uśmiech na twarzach ich rodziców i dziadków, którym zwykły stary autobus czy tramwaj przywołał pewnie niejedno wspomnienie. I to właśnie czyni te pojazdy niezwykłymi.

Podobnie jak w ubiegłych latach pierwszy dzień Krakowskiej Linii Muzealnej obfitował w wiele atrakcji. Na tramwajowej linii 0 kursującej z Muzeum Inżynierii Miejskiej dwoma trasami (do Cichego Kącika i Kopca Wandy) pojawił się długi na ponad 35 metrów trójskład wagonów typu N. Natomiast na autobusowej linii 502 kursował za-

KRAKOWSKA

bytkowy Ikarus oraz krótki i przegubowy „ogórek”. Zabytkowe autobusy pojawiły się również 15 sierpnia na linii C (z Bieżanowa Nowego do Rynku) oraz ostatniego dnia kursowania KLM na linii M (z Rynku do Muzeum). Ponadto w święto Matki Boskiej Zielnej oprócz linii 0 i kursujących na 502 autobusów linia 16 w całości była obsługiwana zabytkowym taborom tramwajowym.

Organizatorzy Krakowskiej Linii Muzealnej starali się, by każda kolejna niedziela nie była podobna do poprzedniej, m.in. w miarę możliwości zmieniając obsadę taborową lub wymieniając wagony między kursami, czemu zawsze towarzyszyły manewry w hali tramwajowej Muzeum Inżynierii Miejskiej. Dodatkową atrakcją wzbudzającą spore zainteresowanie pasażerów było każdorazowe cofanie do przystanku przy muzeum.

Z powodu licznych remontów torowisk w Krakowie linia 0 zmieniała kilkakrotnie swoją trasę, m.in. jeżdżąc w obie strony do i z Cichego Kącika przez Dworzec Główny, a także przez ulicę Ptaszyckiego (zamiast Aleją Solidarności do Kopca Wandy). Zwłaszcza pierwsza zmiana trasy i przejazd torowiskiem przy ul. Podwale w stronę Uniwersytetu Jagiellońskiego obfitował w dodatkowe nieplanowane atrakcje, unaoczniając przy tym fatalny stan torowisk w Krakowie.



Nie brakowało chętnych do podróży zabytkowymi tramwajami

LINIA MUZEALNA

Zabytkowe wagony są bowiem osadzone tylko na dwóch osiach, przez co wszelkie nierówności i krzywizny torowiska są bardziej odczuwalne. Na wspomnianym odcinku wagony przechylały się tak, że pasażerowie musieli się trzymać drewnianych siedzeń, by z nich nie spaść. Nie zawiodły także znajdujące się w katastrofalnym stanie szyny na ostatnim odcinku do Kopca Wandy. W czasie przejazdu po tym odcinku nie raz ze środka wagonu dało się słyszeć, że to roller coaster, a nie tramwaj.

Nie obyło się także bez kilku niespodzianek. Zwłaszcza na początku kursowania linii 0 tramwaje były notorycznie wstrzymywane przez nieprawidłowo zaparkowane samochody przy ul. Dajwór oraz ul. Św. Wawrzyńca. Przejazd tramwaju niejednokrotnie blokowało nawet kilka samochodów naraz. Na szczęście, dzięki sprawnemu działaniu służb miejskich, pojazdy były szybko odholowywane. Zdarzyła się także jedna awaria wiekowego już przecież sprzętu, dzięki czemu na linii 0 zadebiutował tramwaj typu GT6.

Inicjatywa Krakowskiej Linii Muzealnej nie byłaby możliwa, gdyby nie współpraca trzech instytucji: Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Krakowie SA, Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie oraz Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Wolontariusze Klubu zabezpieczali przejazdy zabytkowymi pojazdami, rozdawali pamiątkowe bilety, pomagali pasażerom oraz służyli informacją. Wbrew pozorom obecność osób pilnujących bezpieczeństwa w czasie przejazdu jest konieczna. Przede wszystkim z tego względu, że pasażerowie są przyzwyczajeni do pewnych standardów obsługi, jak choćby automatycznych drzwi, których w zabytkowych pojazdach



Konduktor sprawdzał bilety...



Zabytkowy „Ogórek” na historycznej linii C



Zabytkowe tramwaje obok Muzeum Inżynierii Miejskiej

nie ma. Zdarzało się również, że pod wpływem wspomnień, bądź wywołanych nimi emocji, niektórzy pasażerowie chcieli przypomnieć sobie, jak to wsiadali i wysiadali z pojazdów w czasie jazdy. Obsługa musiała również zwracać uwagę na dzieci, którym rodzice w zaufaniu do obsługi pozwalali biegać po wagonie.

Jest jakaś magia w tym, że przedmioty codziennego użytku, na które na co dzień nie zwracamy większej uwagi po kilkudziesięciu latach stają się dla nas wartościowe. Zwłaszcza te najstarsze, wykonane z kunsztem, z dbałością o każdy detal, wyglądające jak dzieła sztuki ślusarzy, stolarzy i innych rzemieślników. Owa magia sprawia, że zmienia się również oblicze pasażerów, a w starym trzeszczącym wagonie panuje niezwykle miła atmosfera. Ludzie żywo dyskutują, wspominając dawne czasy, a niektórzy ze skupieniem obserwują, czy wprawiona w ruch kilkudziesięcioletnia, żelazno-drewniana maszyna dojedzie do celu w całości.

Atmosferę panującą w czasie podróży starym tramwajem oddaje chociażby jedna z wielu historyjek, jakie mają

miejsce w zabytkowych pojazdach Krakowskiej Linii Muzealnej:

„Pewna krewka, starsza pani babcia, chciała pokazać wnuczkowi, jak podróżowało się komunikacją miejską za dawnych lat. W tym celu zabrała wnuczka na krótką przejażdżkę zabytkowym tramwajem. Po zajęciu miejsc w tramwaju szybko uwydatnił się konflikt pokoleń. Babcia chciała przejechać raptem kilka przystanków. Bo ileż można jeździć tramwajem bez celu? Wnuczek chciał jeździć do końca dnia. Po kilku godzinach jazdy babcia nie wytrzymała i w wielkim krzyku i płaczu (wnuczka) opuścili tramwaj. Rzewnym łzom nie było końca. Po południu, jadąc w stronę Huty widzę, jak do tramwaju znów wsiada wnuczek. Uśmiechnięty od ucha do ucha. Tym razem z... dziadkiem. Już mam ruszać, kiedy do wagonu podbiega wspomniana wyżej energiczna babcia. Patrzy na mnie i z radością oznajmia: Ha! Widzi pan, mnie zmienili! A pana nie!”

Do zobaczenia w przyszłym roku!

Tomasz Tuleja — motorniczy

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA



Miejskie Przedsiębiorstwo
Komunikacyjne S.A. w Krakowie



Muzeum Inżynierii Miejskiej
w Krakowie

CZĘSTOCHOWSKA LINIA TURYSTYCZNA — Z3



Ma je Kraków, Wrocław, Warszawa i inne miasta. W tym roku do tego grona dołączyła Częstochowa. Częstochowska Linia Turystyczna, bo o niej to mowa, jest obsługiwana zabytkowym tramwajem 4N1.

Jesienią 2013 roku członkowie Częstochowskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej wystosowali wniosek o realizację zadania publicznego pod nazwą „Zabytkowym tramwajem przez lato — Konstal 4N1 i Konstal 102Na, czyli eNką na 102”. Wniosek został złożony w ramach konkursu urzędu miasta na inicjatywę lokalną. Wyniki ogłoszono w styczniu 2014 roku, a pomysł stowarzyszenia zajął pierwsze miejsce. Nagrodą było sfinansowanie projektu przez urząd miasta. W czerwcu udało się wpisać „eNkę” do ewidencji zabytków techniki, a następnie wykonać badanie techniczne dopuszczające pojazd do ruchu.

Dnia 20 lipca 2014 roku Częstochowski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej we współpracy z MPK w Częstochowie Sp. z o.o. oraz Urzędem Miasta Częstochowy uruchomił turystyczną linię tramwajową Z3. Linia kursowała na trasie Fieldorfa-Nila – Stadion Raków i z powrotem w każdą niedzielę, od 20 lipca do 28 września 2014 roku w godzinach między 12.20 a 18.20. Przejazd tramwajem był bezpłatny, a obsługa tramwaju wręczała każdemu pasażerowi pamiątkowy bilet „zero-wy”.

Piotr Radoliński
Fot. Piotr Radoliński

TRAMWAJOWA LINIA TURYSTYCZNA NA ŚLĄSKU

Coraz więcej miast posiada w swojej turystycznej ofercie specjalne linie tramwajowe obsługiwane taborem historycznym.

Nie inaczej jest też na Górnym Śląsku. Kursująca od 2007 roku Tramwajowa Linia Turystyczna przewiozła tysiące pasażerów pomiędzy katowickim centrum a Stadionem Śląskim w Chorzowie.

Linie kursującą rokrocznie od czerwca do września w soboty, niedziele i święta, obsługują wagony: Konstal N oraz sprowadzony z Warszawy w 2013 roku - Konstal 13N.

W pojazdach obowiązuje taryfa biletowa KZK GOP, obsługę zaś stanowią pasjonaci komunikacji miejskiej skupieni w Klubie Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym.

Tomasz Bielecki



KOLEJNY SEZON CZAS ZACZAĆ



Drużyna z Woli Duchackiej w walce o piłkę

Mamy dobrą wiadomość dla miłośników piłki nożnej — po raz czwarty startuje Liga Piłkarska MPK. Dnia 29 sierpnia 2014 roku na boisku DTS Tramwaj o godz. 16.15 drużyna Woli Duchackiej, mistrz ligi, zainaugurowała kolejny sezon meczem z Nadzorem Ruchu.



Drużyna z Płaszowa walczy o zwycięstwo

Oprócz wymienionych zespołów w rozgrywkach weźmie udział jeszcze pięć drużyn, tj. Zajeżdźnia Autobusowa Bieńczyce, Zajeżdźnia Autobusowa Płaszów, Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, Zajeżdźnia Tramwajowa Podgórze i Zajeżdźnia Tramwajowa Nowa Huta. W tym sezonie zabraknie jednej z czołowych drużyn poprzednich sezonów — Stacji Obsługi i Remontów TR. Już w zakończonym trzecim sezonie ligi drużyna ta miała duże kłopoty kadrowe, z trudem kompletując skład na mecze ligowe. Niestety sytuacja nie zmieniła się na lepsze i drużyna TR była zmuszona się wycofać z rozgrywek. W tej sytuacji kolejka ligowa będzie liczyć trzy mecze, a jedna z drużyn będzie pauzować.

Na spotkaniu Zarządu Ligi MPK zapadła decyzja o takiej formie rozgrywania ligi, bez uzupełniania ilości startujących drużyn. Zarząd podjął decyzję, że lepiej będzie, jeżeli w lidze zagra siedem licznych kadrowo zespołów, a nie



Rozgrywki Ligi MPK rozpoczął dyrektor Zbigniew Ciaputa

osiem, w których pewne grupy będą mieć kłopoty ze skompletowaniem składu. Taka sytuacja zdarzała się bowiem w poprzednich sezonach — drużyny grały w niepełnych składach i wynik takiej rywalizacji był przesądzony. Decyzja ta nie oznacza oczywiście, że została zamknięta droga do gry dla tych zawodników TR-u, którzy deklarowali chęć wzięcia udziału. Regulamin rozgrywek przewiduje bowiem, że w meczach mogą uczestniczyć pracownicy MPK i reprezentować dowolny zespół. Dlatego piłkarze TR-u uzupełnili składy innych drużyn. Udział w rozgrywkach siedmiu zespołów może więc spowodować, że rywalizacja będzie jeszcze bardziej wyrównana. Każda z drużyn z pewnością szykuje dla rywala jakąś niespodziankę.

Zachęcamy wszystkich do przyłączenia się do coraz liczniejszej rzeszy kibiców.

Janusz Więckowski



Zawodnik z zajeżdźni tramwajowej Podgórze przy piłce

MOTORNICZOWIE Z KRAKOWA Z PIERWSZYM I TRZECIM MIEJSCEM W OGÓLNOPOLSKIM KONKURSIE

Motorniczowie krakowskiego MPK osiągnęli duży sukces w konkursie na najlepszego motorniczego w Polsce. W konkursie indywidualnym trzecie miejsce zdobył Ireneusz Chmurzyński, na co dzień pracownik zajezdni tramwajowej Nowa Huta. Z kolei w konkursie drużynowym zespół, w którym był Bogdan Wietki — motorniczy MPK Kraków z zajezdni tramwajowej Podgórze, zdobył najwięcej punktów i zajął pierwsze miejsce.



Trudne zadanie - Zatrzymanie tramwaju II drzwiami w wyznaczonej strefie

Do rywalizacji o miano najlepszego w kraju prowadzącego tramwaje stanęli motorniczowie z dziewięciu miast Polski, w tym czteroosobowa drużyna z Krakowa. Konkurs nie należał do łatwych i składał się z kilku etapów. Pierwszy był złożony z dwóch części: testu teoretycznego oraz przejazdu kwalifikacyjnego. Test sprawdzał wiedzę motorniczych z zakresu przepisów ruchu drogowego oraz zasad udzielania pierwszej pomocy. Zadania praktyczne na terenie zajezdni weryfikowały płynność i technikę jazdy.

Dziesięciu najlepszych motorniczych przeszło do etapu drugiego, który się odbył na specjalnie przygotowanej trasie w okolicach stadionu miejskiego we Wrocławiu,



Czteroosobowa drużyna krakowskiego MPK



Na początek uczestników konkursu czekał test

gdzie musieli m.in. wykazać się precyzją hamowania, płynnością czy wyczuciem prędkości. Ireneusz Chmurzyński z Krakowa do tego etapu przeszedł ze znakomitym drugim wynikiem.

Po konkurencjach indywidualnych na uczestników konkursu czekały jeszcze rozgrywki drużynowe, które były równie ciekawe. Osiem czteroosobowych grup musiało się popisać przede wszystkim dobrą współpracą,



Ireneusz Chmurzyński odbiera gratulacje za zajęcie trzeciego miejsca

Bogdan Wietki z zespołem, który zajął pierwsze miejsce



Przed konkursem obowiązkowe badanie trzeźwości

tym bardziej że uczestnicy byli wymieszani. O przydziale do konkretnej drużyny decydowało losowanie.

Rozgrywki zespołowe podzielono na dwie części: praktyczną i teoretyczną. Na uczestników czekało nie lada wyzwanie. Dwa wagony ustawiono na sąsiadujących torach, z tym że w przeciwnych kierunkach. Ich burtę połączono łańcuchem. Należało tymi wagonami jak najszybciej przejechać kilkadziesiąt metrów obok siebie — jeden wagon przodem, a drugi tyłem, tak aby łańcuch między nimi nie pękł. W przeciwnym razie sędzia gwizdkiem oznajmiał przerwanie zadania. Motorniczości musieli wówczas połączyć łańcuch z powrotem i kontynuować jazdę.

Po konkurencji praktycznej zespoły wzięły udział w quizie fotograficznym. Wśród 39 zdjęć znalazły się różne elementy wyposażenia tramwajów, a także widoki miast (oczywiście z tramwajami). Uczestnicy mieli za zadanie je rozpoznać.

Jak przyznają przedstawiciele MPK Wrocław wybrane konkurencje miały sprawdzić umiejętności potrzebne w codziennej pracy kierującego tramwajem.

Marek Gancarczyk

Fot. Krzysztof Utracki



Wszyscy kierowali wagonem 105N

BOMBARDIER – NAJLEPSZE MIEJSCE NA REKLAMĘ

Kraków stale modernizując i unowocześniając swój tabor oferuje nie tylko nowoczesny i komfortowy sposób podróżowania swoim pasażerom, ale także dzięki możliwości zamieszczenia reklamy, na tramwajach daje firmom możliwość zaprezentowania się w unikatowy sposób, jakim jest reklama na tych pojazdach. Synonimem nowoczesności i największego zainteresowania ze strony reklamodawców stał się tramwaj NGT6 zwany „Bombardierem”.

Gdy ogłoszono informację o zakupie NGT6, na długo przed dostarczeniem tych pojazdów do Krakowa, zaczęliśmy otrzymywać zapytania od przedsiębiorców i innych instytucji, zainteresowanych reklamowaniem się na tych pojazdach. Klienci poszukiwali możliwości przedstawienia swojej firmy i oferty w najskuteczniejszy i najbardziej wyróżniający się sposób, która dotrze do jak największej ilości odbiorców. I właśnie tą możliwość otrzymali po 2000 roku, kiedy to po raz pierwszy na trasę wyruszyły „Bombardierzy”.

Każdy mieszkaniec, a także gość odwiedzający nasze miasto, zawsze zwraca uwagę na nowoczesną bryłę tego pojazdu. Dzięki jego konstrukcji, oferowanym wysokim komfortowi podróży i niezawodności stał się on wizytówką miejskiej komunikacji.

Popularny Bombardier to model NGT6 produkowany przez firmę Bombardier Transportation. Został on zaprojektowany i specjalnie przygotowany dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Posiada on trzyczłonową konstrukcję i długość wynoszącą 26 metrów. To pozwala zaoferować na każdym pojeździe blisko 120 m², docierającej niemal do każdej części miasta, powierzchni reklamowej.

Od początku dzięki swojej mobilności i dużej powierzchni stał się on „ulubieńcem” reklamodawców. To że przyjemnie i komfortowo się nimi podróżuje to już każdy wie. Natomiast to, że są najlepszym miejscem na zamieszczenie



reklamy, kolejni zadowoleni klienci potwierdzali nam ponawiając swoje zamówienia.

Lista firm i instytucji, które korzystały z reklamy na Bombardierach jest długa i z miesiąca na miesiąc systematycznie się zwiększa. Naszymi klientami zostały najważniejsze, największe i najbardziej rozpoznawalne instytucje publiczne, kulturalne, finansowe, handlowe czy budowlane. Na chwilę obecną nie ma już branży, która nie pojawiałaby się na naszych „Bombardierach”. Prezentowaliśmy już m.in. Zamek na Wawelu, Muzeum Narodowe, Galerię Krakowską, Park Wodny, Mennicę Narodową czy firmę Veka - producenta okien. Zamawiający podkreślają wiele korzyści jakie osiągnęli dzięki tej reklamie. Dla jednych była to możliwość wyróżnienia się spośród natłoku innych reklam. Dla innych okazała się być ważnym czynnikiem budującym ich markę i pomogła zaistnieć w świadomości wielu ludzi. Jeszcze inni cenili sobie jej mobilność i to, że nie „czeka”, aby ktoś ją zobaczył, ale kursuje po mieście przemierzając je wzdłuż i wszerz. Dla wszystkich zaś stała się nowoczesnym środkiem przekazu i nieodzownym elementem krakowskiej komunikacji.

Jako podsumowanie tego artykułu, oraz dla podkreślenia dużego zainteresowania wśród reklamodawców chciałbym przedstawić może nieco żartobliwą aczkolwiek bardzo trafną wizję, która narodziła się w dziale Marketingu: „Jeśli w dalszym ciągu utrzyma się tempo zamawiania reklamy na tramwajach Bombardiera, to na ostatnie wolne miejsca będziemy musieli ogłosić licytację wśród naszych klientów”.

Tomasz Paletko



WEEKEND Z MPK W MUZEUM



Podczas weekendu z MPK można było oglądać wystawę „Ambitny Kraków”...

W dniach 9–10 sierpnia w Muzeum Inżynierii Miejskiej w ramach wystawy „Kraków miasto ambitne. Inwestycje miejskie 2003–2014” swoje największe przedsięwzięcia dotyczące poprawy jakości komunikacji miejskiej prezentowało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

Na przygotowanym przez krakowskiego przewoźnika stoisku, otwartym przez weekend od 10.00 do 16.00, można było uzyskać informację m.in. o nowych tramwajach i autobusach, które w przyszłości będą przewozić pasażerów. Największą atrakcją była jednak możliwość przeko-

nanania się na własnej skórze, jak to jest być motorniczym i prowadzić tramwaj, wioząc pasażerów po krakowskich ulicach. Było to możliwe dzięki symulatorowi wagonu NGT6, który został udostępniony odwiedzającym MIM przy ul. św. Wawrzyńca 15. Kabina tego symulatora jest dokładnie taka, jak w prawdziwym tramwaju. Także każdy element pulpitu prowadzącego jest idealnie odwzorowany. Twórca symulatora, Maciej Górowski z Politechniki Krakowskiej, zadbał także o to, aby siedząc na fotelu motorniczego, mieć wrażenie prawdziwej jazdy po krakowskich torowiskach. Służy do tego specjalne oprogramowanie, dzięki któremu można symulować przejazd po kilku istniejących w rzeczywistości liniach tramwajowych. Na



...poczuć się jak motorniczy...

INŻYNIERII MIEJSKIEJ

przedniej szybie z projektora jest wyświetlana sceneria miasta, która zmienia się podczas wirtualnej jazdy.

Oprócz symulatora nowoczesnego tramwaju w Muzeum można było zobaczyć zabytkowe pojazdy, które przewoziły pasażerów kilkadziesiąt lat temu. Po poprowadzeniu tramwaju NGT6 można było zwiedzić te historyczne pojazdy, żeby sobie uświadomić, jak bardzo zmieniły się warunki, w których podróżowali krakowianie.

Jednocześnie wszyscy odwiedzający mogli w tych dniach oglądać wystawę „Kraków miasto ambitne. Inwestycje miejskie 2003–2014”. Znajdowały się na niej najważniejsze krakowskie przedsięwzięcia z zakresu komunikacji, ekologii, kultury i sportu.

Dzięki udostępnionym na wystawie 20 wywiadom filmowym zwiedzający mogli spojrzeć na miejską codzienność z perspektywy m.in. inżyniera ruchu, motorniczego, osób odpowiedzialnych za utylizację odpadów, badanie jakości wody pitnej i stanu powietrza.

Wystawę „Kraków miasto ambitne. Inwestycje miejskie 2003–2014” można było oglądać od 13 czerwca do 24 sierpnia w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca 15.

Marek Gancarczyk



...obejrzyć modele nowoczesnych tramwajów...



...i zwiedzić zabytkowe tramwaje.



Pomiar prędkości jazdy

W 14. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który odbył się w czwartek, 11 września na terenie zajezdni Bieńczyce, najlepszym kierowcą autobusu została kobieta – Urszula Gawor, która na co dzień pracuje w zajezdni autobusowej Płaszów. To właśnie ona najlepiej poradziła sobie z testem i zadaniami praktycznymi, zdobywając najwięcej punktów. Kolejne dwa miejsca zajęli Krzysztof Czopik i Robert Lachman.

Drużynowo najlepszych zespołem zostali kierowcy z Płaszowa. Drugie miejsce zajęli kierowcy z Woli Duchackiej, a trzecie z Bieńczyce.

Wygrać wcale nie było łatwo. Oprócz doskonałej wiedzy z przepisów ruchu drogowego trzeba było się wykazać precyzją, dynamiczną a jednocześnie płynną jazdą autobusem.

Podczas każdego przejazdu na specjalnym talerzu zamocowanym na autobusie była umieszczana piłka. Kierowcy musieli tak wykonywać manewry, aby nie spadła. Nie mogli więc gwałtownie hamować i ruszać. Za każde wypadnięcie piłki kierowca tracił punkty.

Jedną z konkurencji była obsługa przystanku Wjazd do zatoki musiał być bezpieczny i płynny. Kierowcy nie mogli

NAJLEPSZYM AUTOBUSU MPK

potrącić żadnej przeszkody ani wjechać na krawężnik. Autobus musieli ustawić w odpowiedniej odległości od krawężnika, możliwie blisko i równoległe do niego oraz tak, aby środkowe (drugie) drzwi po zatrzymaniu się autobusu były naprzeciw słupka przystankowego.

Równie wymagającym zadaniem było zaparkowanie autobusu w wąskim garażu, gdzie najczęściej punktów zdobywał ten kierowca, który cofnął autobusem najbliżej wyznaczonej linii. Także przejazd bardzo wąską uliczką, która



Grzegorz Dyrkacz - dyrektor ds. zarządzania przewozami podczas uroczystego wręczenia nagród

została specjalnie wyznaczona, wymagał od kierowców dużej koncentracji i umiejętności.

Oprócz kierowców w konkursie rywalizowali także mechanicy i inspektorzy. Najlepszym mechanikiem w zawodach został Paweł Pańczyk z Płaszowa. Kolejne miejsca zajęli: Marcin Malik i Dariusz Piorun.

Z kolei wśród inspektorów nadzoru ruchu najlepiej poradził sobie Janusz Michałowski.

W piątek, 12 września w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” rywalizowali motorniczowie i elek-



Przejazd praktyczny w konkursie dla motorniczych

KIEROWCĄ JEST KOBIETA



Rywalizacja elektromechaników

tromechanicy. Najlepiej z wszystkimi zadaniami poradził sobie Grzegorz Małek z KTR, który zajął pierwsze miejsce. Na kolejnych pozycjach znaleźli się Piotr Czech z zajezdni Podgórze oraz Ireneusz Chmurzyński z zajezdni Nowa Huta. Podobnie jak w przypadku kierowców konkurs sprawdzał umiejętność płynnej i bezpiecznej jazdy motorniczych. Musieli oni m.in. prowadzić wagon 105Na z wyłączonym prędkościomierzem przez wyznaczony odcinek kontrolny z prędkością 10 km/h. Trzeba także było prawidłowo



Mechanik z zajezdni z Płaszowa z pucharem

zatrzymać wagonu w odpowiedniej pozycji na przystanku podwójnym. Utrudnieniem w tym zadaniu był przerywacz (fragment sieci, gdzie nie ma napięcia elektrycznego) znajdujący się blisko miejsca zatrzymania. Dodatkowe punkty



Prowadzenie autobusu w konkursie wymagało sporych umiejętności



Urszula Gawor - najlepszy kierowca MPK z pucharem

każdy prowadzący mógł uzyskać za dowiezienie do mety jak największej ilości wody w naczyniu. Im ktoś prowadził tramwaj płynniej tym lepszą uzyskiwał ocenę.

Z kolei wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął Adam Adamaszek z ze stacji obsługi tramwajów Podgórze. Drugie miejsce zajął Marek Kamiński ze stacji Nowa Huta, a trzecie Krzysztof Adamaszek z Podgórze. Drużynowo najlepszą został zespół ze stacji obsługi tramwajów Podgórze.

Warto podkreślić, że konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” daje okazję nie tylko do rywalizacji pracowników krakowskiego przewoźnika. Jest także okazją do ćwiczenia umiejętności ważnych w codziennej pracy kierowców i motorniczych. W konkursie duży nacisk jest bowiem położony na płynne i bezpieczne prowadzenie pojazdów.

Marek Gancarczyk



Grzegorz Małek - najlepszy motorniczy MPK z pucharem

NOWY TERMINAL AUTOBUSOWY PRZY CENTRUM KONGRESOWYM

Od 1 września do użytku została oddana nowa pętla autobusowa Osiedle Podwawelskie zlokalizowana przy Centrum Kongresowym. W tym też rejonie zmieniły się nazwy niektórych przystanków: Most Grunwaldzki na Centrum

Kongresowe, Osiedle Podwawelskie na Ludwinów oraz Rondo Grunwaldzkie na Osiedle Podwawelskie. Do nowego terminalu dojeżdża kilka linii m.in. 101, 112, 162 i 412.

Marek Gancarczyk



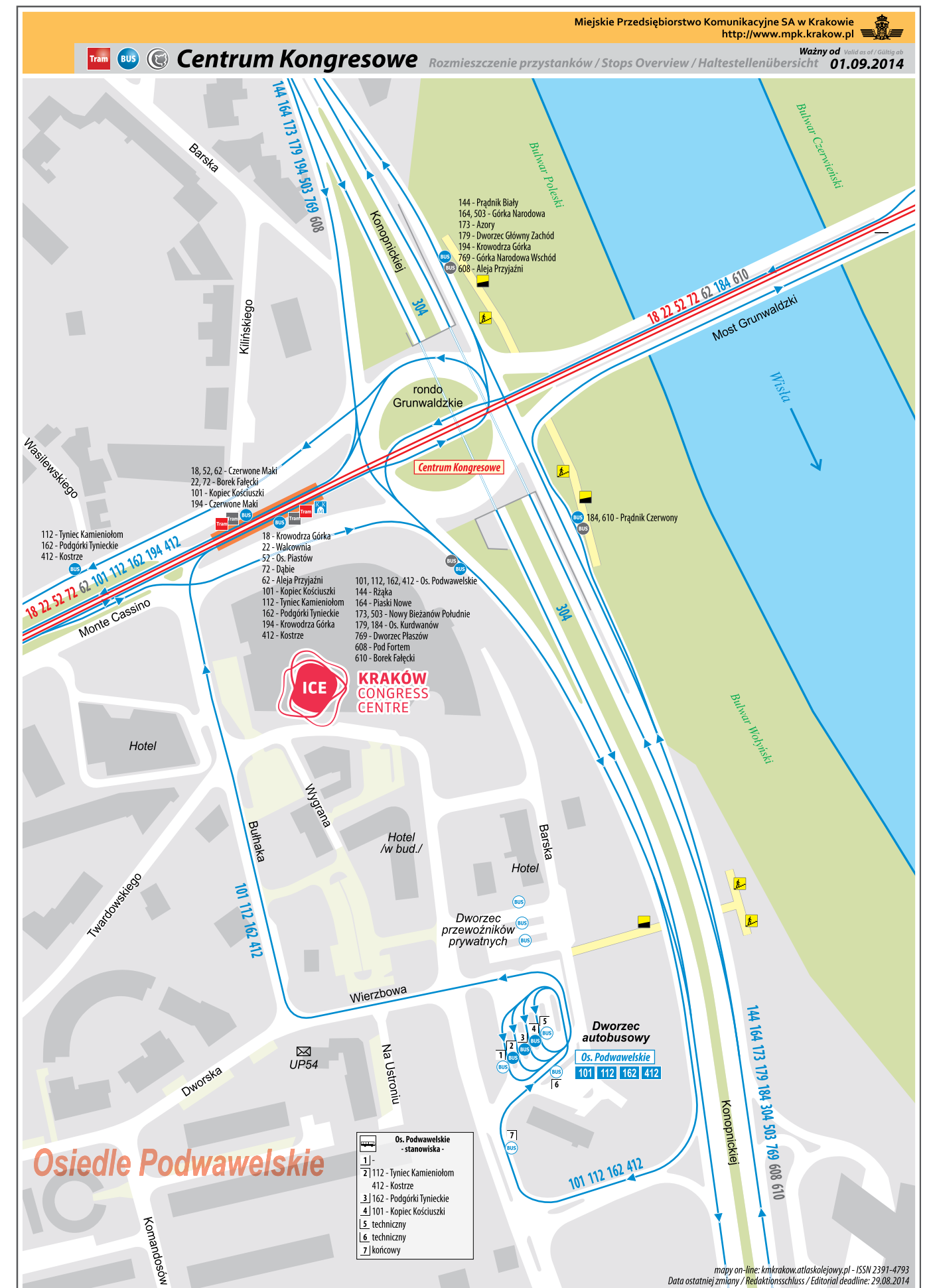
TRAMWAJE WRACAJĄ NA UL. MOGILSKĄ

Od 1 września 2014 roku został przywrócony ruch tramwajowy na torowisku przy ul. Mogińskiej i al. Jana Pawła II do ronda Czyżyńskiego. Po otwarciu tej trasy zostały tam skierowane linie nr 1, 4, 10, 16, 22, 52 oraz linia zastępcza 77. Nowe torowisko jest elementem modernizacji ciągu tramwajowo-rowerowego od ronda Mogińskiego do placu Centralnego. Inwestycję wspiera Unia Europejska. Po modernizacji przejazd komunikacją szynową do Nowej Huty będzie szybszy i sprawniejszy. Tam, gdzie to było możliwe zastosowano tzw. zielone torowisko. Przy okazji na całym

odcinku jest remontowana nawierzchnia jezdni, są prowadzone ścieżki rowerowe, odnawiane chodniki oraz unowocześniana sygnalizacja świetlna.

Wraz z otwarciem torowiska przy ul. Mogińskiej rozpoczął się kolejny etap prac związanych z modernizacją linii tramwajowej do Nowej Huty. Dlatego czasowo z ruchu zostało wyłączone torowisko na odcinku rondo Czyżyńskie–pętla Dąbie oraz rondo Czyżyńskie–Kopiec Wandy.

Jan Machowski



NARODZINY ZAJEZDNI FRANOWO

Po wielu latach doczekaliśmy się w naszym kraju nowoczesnej, zbudowanej od podstaw zajezdni tramwajowej. Na początku maja br. dokonano w Poznaniu uroczystego otwarcia zajezdni Franowo. Takiego obiektu próżno szukać w Polsce, dorównuje on najnowocześniejszym kompleksom tego typu w Europie, a być może przewyższa je, wyznaczając kierunek i poziom obsługi komunikacyjnej, która dla MPK Poznań jest misją i celem.

Budowa takich obiektów to rzadkość zarówno w Polsce, jak i w Europie. Ostatnia zajezdnia tramwajowa, która powstała w naszym kraju, została wzniesiona w Łodzi, na początku lat osiemdziesiątych. Po ponad z górą 30 latach przyszedł czas na Poznań, który od lat wyczekiwał na nową zajezdnię. Ale nie powstałaby ona w takim standardzie gdyby nie ogromne do-



finansowanie UE. Wsparcie przydzielone przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) w wysokości 59 procent kosztów kwalifikowanych przekroczyło 152 mln zł. Dzięki tym funduszom mogliśmy postawić na innowację, ekologię i automatykę.

Zajezdnia w liczbach i danych

Koncepcja i projekt zajezdni, które powstały na 30 obszarach funkcjonowania infrastruktury budowlanej i tramwajowej, wykorzystują najnowsze rozwiązania stosowane obecnie w Europie.

Zajezdnia zaprojektowana została w 2010 roku do obsługi 100 pociągów 35-metrowych. Będzie ją obsługiwać 100 pracowników i około 250 motorniczych. Istnieje możliwość rozbudowy zajezdni na potrzeby 150 pociągów (w tej liczbie 20 tramwajów 45-metrowych), choć aktualna infrastruktura zajezdni już teraz umożliwia obsługę tej długości tramwajów.

W zajezdni będą stacjonować tramwaje typu 105Na, GT8, najnowsze Solarisy Tramino oraz wagony historyczne. Obiekt składa się z hali postojowej z 15 torami postojowymi, hali głównej, w której umieszczono 11 torów do obsługi oraz budynków warsztatowo – magazynowych.

Obszar całego kompleksu, który zajmuje 17 hektarów, przekracza powierzchnię wszystkich dotychczas istniejących w Poznaniu zajezdni tramwajowych. Dla porównania - zajezdnia przy ul. Głogowskiej obsługująca dotychczas największą liczbę tramwajów, zajmuje 2,9 hektara.

Z 493 zwrotnic, które znajdują się w Poznaniu mamy 493 zwrotnice prawie 100 z nich znalazło się w zajezdni na Franowie. Długość torów w mieście wynosi 135 kilometrów. Prawie 10 procent tej liczby stanowią torowiska wybudowane w nowej zajezdni na Franowie.

Zajezdnia na Franowie jest pierwszą i jedyną dotychczas w Polsce, w której zastosowano automatyczne sterowanie. Więcej informacji na ten temat zawiera artykuł na str. XX.

Historia budowy zajezdni

O budowie nowej zajezdni tramwajowej mówiło się w Poznaniu już od ponad 20 lat. Wskazywano różne lokalizacje, ale plany wciąż odkładano na przyszłość. Wspominano o nowej zajezdni na Tróipolu, Franowie, Gdyńskiej, Roboczej albo Stalowej. Brana była też pod uwagę ewentualność wykorzystania dotychczasowych lokalizacji przy ul. Mogileńskiej czy Jeleniogórskiej. Wobec perspektywy sprzedaży przez miasto najstarszej zajezdni przy ul. Gajowej zapadły śmiałe decyzje – budowa nowego obiektu, kluczowego dla funkcjonowania komunikacji w mieście na poznańskim Franowie.

15 kwietnia 2009 r. poznańskie MPK podpisało umowę na wykonanie dokumentacji i uzyskanie pozwolenia na budowę, a po 2 latach, kiedy projekt był gotowy, można było ogłosić przetarg na budowę zajezdni. Wygrał go wykonawca, który zaproponował najniższą cenę – konsorcjum, w skład którego wchodziło ZUE S.A. (Lider) oraz Elektrobudowa S.A. 13 lipca 2011 r. podpisana została umowa na budowę zajezdni tramwajowej.

5 września 2011 r. to data, która na trwałe zapisała się w dziejach poznańskiej komunikacji miejskiej. Wtedy to wmurowano kamień węgielny pod fundamenty zajezdni tramwajowej na Franowie. Akt erekcyjny został podpisany przez Prezydenta Miasta Poznania Ryszarda Grobelnego, Wojciecha Tulibackiego, Prezesa Zarządu MPK Poznań Sp. z o.o. jako Inwestora oraz przedstawicieli konsorcjum budującego zajezdnię: Prezesa Zarządu ZUE S.A. Wiesława Nowaka oraz Jacka Faltynowicza, Prezesa Zarządu Elektrobudowa S.A.

Znaczenie zajezdni

- Ta nowa inwestycja dla poznańskiej komunikacji to było gigantyczne przedsięwzięcie – podkreśla Wojciech Tulibacki, Prezes Zarządu MPK Poznań Sp. z o.o. - Od lat nie budowano w Polsce zajezdni tramwajowych. Ostatnia, która powstała w Poznaniu przy ul. Fortecznej pochodzi z lat siedemdziesiątych. Jej budowa zaczęła się w roku 1974 i trwała 6 lat. Tym razem, mimo że przedsięwzięcie było znacznie większe, obiekt powstał w 3 lata. To bez wątpienia najnowocześniejsza zajezdnia w Polsce. Korzyści z jej powstania trudno przeceniać, bo nowa inwestycja skompensuje działalność trzech obszarów, kluczowych dla komunikacji w mieście.

Po pierwsze - przejmie działalność starej zajezdni przy ul. Gajowej, która została sprzedana przez miasto portugalskiemu inwestorowi w 2008 roku. Poznańskie MPK musiało opuścić ten zabytkowy obiekt do końca 2010 roku.

Po drugie - na Franowo zostanie przeprowadzona, obsługująca tylko stare typy tramwajów, zajezdnia przy ul. Madalińskiego. Uciążliwości związane z jej sąsiedztwem są od lat tematem słusznych narzekań mieszkańców dzielnicy Wilda. Obok korzyści dla komunikacji, mamy więc również zyski społeczne i ekologiczne.

Po trzecie - dzięki nowej inwestycji nie będą potrzebne tory odstawcze przy ul. Budziszynskiej gdzie od lat garażują na wolnym powietrzu tramwaje z zajezdni przy ul. Madalińskiego i Głogowskiej. To rozwiązanie okazałoby się wbrew pozorom bardzo kosztowne, ponieważ trzeba by zapewnić ochronę i organizować przejazdy technologiczne po codziennych przeglądach, które odbywają się w zajezdni przy ul. Głogowskiej.

Nowa zajezdnia usprawni funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Zalety wynikające z jej istnienia doceni również każdy pasażer. Ponieważ tramwaje będą garażowane w hali, a nie na dworze, w wagonach wyjeżdżających rano na trasy, nawet podczas tęgich mrozów będzie ciepło, a szyby nie będą ani oblodzone ani zaporowane.

W zajezdni działają dwie myjnie i centralny odkurzacz, co oznacza, że tramwaje stacjonujące na Franowie będą dokładniej myte i czyszczone. Będą jednak nie tylko czystsze ale i bardziej estetyczne, ponieważ na Franowie dysponujemy stanowiskiem do likwidacji uszkodzeń po kolizjach oraz nowoczesną lakiernią.

I rzecz najważniejsza – bezpieczeństwo jazdy. Na terenie zajezdni jest profesjonalny tor prób technicznych, na którym można przeprowadzać badania eksploatacyjne dotyczące pomiaru prędkości, drogi hamowania, hałasu i rekuperacji umożliwiającej odzysk i ponowne wykorzystanie energii elektrycznej. MPK Poznań stawia na bezpieczeństwo i ekologię.

System DMS

W celu ograniczenia kosztów funkcjonowania tak dużej zajezdni i zoptymalizowania jej obsługi, jako pierwszy

przewoźnik w Polsce zastosowaliśmy system automatycznego sterowania, który zastępuje człowieka wszędzie tam, gdzie jego działanie ma charakter rutynowy i powtarzalny.

System identyfikuje pojazdy, importuje ich dane, szereguje według wyznaczonych kryteriów, wyznacza trasy, miejsca postojowe i analizuje stan techniczny. - Zdecydowaliśmy się na zastosowanie tego systemu z wielu powodów – mówi Prezes Wojciech Tulibacki. - Dominującym jest wielkość zajezdni. Istotne dla podjęcia takiej decyzji było też zlokalizowanie na terenie zajezdni warsztatów jak i całego zaplecza: torów, sieci oraz stacji trakcyjnych oraz związana z tym bardzo duża częstotliwość ruchu tramwajów i samochodów. Ten ruch musi być sprawny i niezawodny. Liczę na to, że system automatycznego zarządzania pracą zajezdni to właśnie zapewni. Będzie on również wspomagał zarządzanie pracą motorniczych i pracowników zaplecza.

Z uwagi na złożone wyposażenie techniczne zajezdni, wymagane dla obsługi nowoczesnego taboru tramwajowego, system będzie integrował pracę wielu maszyn i urządzeń, gdzie niezbędne jest przesyłanie informacji pomiędzy sterowanymi obiektami wykonawczymi, diagnostycznymi oraz pracownikami zarządzającymi poszczególnymi działami. Zadaniem, które stoi przed systemem DMS jest wielokierunkowy przepływ dokumentów w procesie planowania pracy zespołów, ustalania terminów i zakresu obsługi oraz drobnych napraw tramwajów.

System DMS ma zapewnić sprawne sterowanie ruchem tramwajów przyczyniając się do punktualnego ekspediowania ich na trasy miasta oraz optymalnie wykorzystanie infrastruktury i ludzi. A to już są korzyści nie tylko dla przewoźnika i jego służb ale również dla wszystkich, którzy korzystają z komunikacji miejskiej.

Iwona Gajdzińska

– rzecznik prasowy MPK Poznań Sp. z o.o.



KALENDARIUM

09.06.2014

Plaga kierowców parkujących niezgodnie z przepisami rozszerza się w zastraszającym tempie. Na 20 minut został zablokowany przejazd przez pętlę Prądnik Biały. Powodem był samochód osobowy, którego właściciel zlekceważył zakaz parkowania i pozostawił auto w miejscu uniemożliwiającym zawracanie autobusów linii 144 i 154, które na czas utrudnień zostały skierowane objazdem do ronda przy przystanku Siewna Wiadukt.

17.06.2014

Dyspozytor pracujący na zmianie popołudniowej przyjął telefon od kontrolera biletów, który poinformował, że ujawnił osobę bez biletu i dokumentów odgrającą się, że „załatwi sprawę inaczej”, ponieważ ma w rodzinie osobę wysoko postawioną. Wezwana na „końcówkę” policja pomogła ustalić dane gapowicza, który przestał nagle przyznawać się do swoich rodzinnych koligacji.

22.06.2014

Don Kichot z Placu Centralnego. Ten z powieści Cervantesa walczył z wiatrakami. Nasz, krakowski, za cel obrał tramwaj. Atak z boku skończył się niestety w jedyny możliwy sposób — przegraną. Na usprawiedliwienie można dodać, że wysokie stężenie napojów wysokowych we krwi było źródłem ułańskiej fantazji, jak również powodem nikłych obrażeń odniesionych przez napastnika. Pogotowie roztoczyło nad nim opiekę i odwiozło do szpitala.

09.07.2014

Z powodu intensywnych opadów deszczu doszło do lokalnych zalań ulic. Najbardziej

ucierpiała komunikacja w okolicach przystanku Garbarnia. Pod wodą znalazło się skrzyżowanie ul. Półłanki i ul. Christo Botewa. Ponieważ perspektyw na poprawę sytuacji nie było, linia 163 została podzielona na dwie części. Pierwszy odcinek to Aleja Przyjaźni–Mały Płaszów, a drugi Rząka–Złocień.

Drugim poważnym utrudnieniem była zalana ul. Nowosądecka na wysokości przystanku Piaski Nowe. Linie 204 i 244 zostały skierowane na objazd.

30.07.2014

Wystąpiły kolejne ulewę dezorganizujące komunikację miejską. Do utrudnień doszło przy ul. Półłanki oraz został podtopiony wiadukt kolejowy w Wieliczce.

11.08.2014

O godz. 16.53 przy ul. Czarnowiejskiej trafione piorunem drzewo przewróciło się na samochód osobowy, co zablokowało przejazd w kierunku Placu Inwalidów i Cracovii. Do akcji wkroczyła straż pożarna, policja oraz służby medyczne, ponieważ w przygniecionym samochodzie znajdowały się ranne osoby. Autobusy zostały skierowane na objazd przez ul. Reymonta oraz ul. Królewską.

W tym samym czasie wichura przewróciła drzewo na ul. 28 Lipca 1943 roku, uniemożliwiając tym samym dojazd do Ogrodu Zoologicznego. Linia 134 została skierowana na zmienioną trasę do ronda w Chełmie.

12.08.2014

Przy przystanku Zielonki Transformator doszło do zderzenia dwóch samochodów osobowych. Droga została całkowicie zablo-



kowana i konieczne było kierowanie autobusów strefowych kursujących przez Zielonki na trasy objazdowe. Kierowania odbywały się przez ul. Pachońskiego, Łokietka, następnie przez Giebułtów do Januszowic.

15.08.2014

Przy ul. Krakowskiej na przejściu dla pieszych zostały potrącone 3 osoby. Wszystkie trafiły do szpitala, a przejazd został zablokowany w obu kierunkach na ponad godzinę.

16.08.2014

O godzinie 5.00 doszło do poważnego w skutkach wykolejenia... pociągu. Zablokowany został przejazd kolejowy przy ul. Fredry. Utrudnienia trwały do godz. 8.40, a

autobusy linii 133 i 155 były kierowane objazdem przez ul. Turowicza.

30.08.2014

Dokonano pierwszego uroczystego przejazdu wyremontowaną linią tramwajową na odcinku Rondo Mogiłskie–Rondo Czyżyńskie.

01.09.2014

Powróciły powakacyjne rozkłady jazdy, a wraz z nimi duże zmiany w komunikacji miejskiej. Tramwaje wróciły na ul. Mogiłską, zmieniły się trasy niektórych linii autobusowych m.in. nr 128 oraz 501.

Michał Wójtowicz

KALENDARIUM

NOWE RADIOWOZY W OBSŁUDZE RUCHU

W sierpniu 2014 roku zostały przekazane do eksploatacji w Dziale Obsługi Ruchu trzy nowe samochody marki Fiat Punto. Pojazdy te są wyposażone w ekonomiczne oraz ekologiczne silniki spełniające europejską normę Euro 6. Dwa samochody zostały wyposażone w system likwidacji szkód w przypadku kolizji lub wypadku pozwalający na miejscu zdarzenia sporządzić niezbędną dokumentację. Dodatkowo jeden z pojazdów jest wyposażony w cyfrowy mobilny rejestrator wizji pozwalający na zapis pracy kierowcy radiowozu, jak również na obserwację pracy innych prowadzących pojazdy. System jest wyposażony w dwie kamery, które są zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu.

Jowencjusz Waszczuk



PRZYRZĄD DO POMIARU PRĘDKOŚCI TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW

MPK SA wyposażyło inspektorów nadzoru ruchu w przyrząd LTI TruCAM, który służy do pomiaru i rejestracji prędkości pojazdów w ruchu drogowym. Jest on wykorzystywany do pomiaru prędkości pojazdów kierowanych przez pracowników krakowskiego przewoźnika.

Jest urządzeniem podobnym do radaru, tyle że do wykrywania obiektów wykorzystuje wiązkę światła laserowego zamiast mikrofal.

Urządzenie może wykonywać zdjęcia, nagrywać filmy, jak również nagrywać filmy z jednoczesnym wykonaniem zdjęcia w momencie przeprowadzania pomiaru.

Na zdjęciach jest uwidoczniony punkt odbicia promieni lasera, co wyklucza możliwość rejestracji prędkości innego pojazdu.

Wszystkie pomiary są rejestrowane na karcie pamięci SD. Zapisany materiał zawiera: czas rzeczywisty pomiaru, prędkość, dane identyfikacyjne wykonującego pomiar, a w związku z wbudowanym GPS także dane miejsca, z którego został dokonany pomiar.

Pomiar można wykonywać pojazdom nadjeżdżającym, jak również oddalającym się. Wynik pomiaru pojazdu oddalającego się jest oznaczony minusem przed wartością prędkości.

Pomiary można dokonywać również z pojazdu (szybko nie wpływają na wyniki).

Zakres pomiaru prędkości urządzenia wynosi od 0 do 320 km/h. Maksymalna odległość pomiaru to 1200 m.

Urządzenie jest wyposażone w opcję mierzenia odległości pomiędzy poruszającymi się pojazdami, jak

również opcję do pomiaru prędkości motocyklistów z wykonaniem zdjęcia tylnej tablicy rejestracyjnej.

Bogdan Kosek



MAGAZYN „RAILWAY PRO” PISZE O PLANACH KRAKOWSKIEGO MPK



O planach krakowskiego MPK SA dotyczących nowych inwestycji związanych przede wszystkim z zakupem taboru, a także o podejściu do usługi przewozu pasażerów napisał magazyn „Railway PRO”. Dziennikarz gazety w rozmowie z Rafałem Świerczyńskim, obecnym prezesem MPK SA w Krakowie, był także zainteresowany m.in. źródłami finansowania inwestycji związanych z krakowskim miejskim transportem.

„Railway PRO” to magazyn regionu Morza Czarnego.

Podjmuje tematy z dziedziny transportu szynowego. Zajmuje się także analizą i promocją narodowych, europejskich i międzynarodowych procesów politycznych, które mają znaczenie dla regionalnego transportu kolejowego, usług, badań i rozwoju.

Cały wywiad z Rafałem Świerczyńskim jest dostępny na stronie: <http://issuu.com/alex.biris/docs/railwaypro-june>

Marek Gancarczyk

UMOWA NA ŚWIADCZENIE USŁUGI PRZEWOZOWEJ W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ PODPISANA

W czwartek 7 sierpnia została zawarta umowa pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA a Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu na świadczenie autobusowych usług przewozowych w Krakowie. W imieniu MPK SA umowę podpisali Rafał Świerczyński, prezes zarządu, oraz Mariusz Szalkowski, wiceprezes zarządu, a w imieniu ZIKiT dyrektor Jerzy Marcinko.

Umowa została zawarta na okres 10 lat i będzie obowiązywać od 1 stycznia 2015 roku do 31 grudnia 2024 roku. W ramach tej umowy MPK SA będzie realizować przewozy autobusami na terenie miasta Krakowa oraz 15 gmin sąsiednich w określonym przez ZIKiT zakresie. W okresie obowiązywania umowy wielkość rocznej pracy przewozowej nie może zmaleć lub wzrosnąć o więcej niż 10% w stosunku do wartości określonej w pierwszym roku trwania umowy.



Wartość umowy to ok. 200 mln zł rocznie, czyli w okresie 10 lat wyniesie ona ponad 2 mld zł.

Obowiązek podpisania nowej umowy na świadczenie autobusowych usług przewozowych w Krakowie wynikał z faktu, że poprzednia umowa traci ważność w 2014 roku.

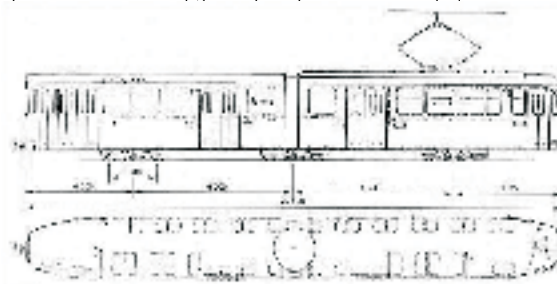
Marek Gancarczyk



GT6

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe

15 stycznia 2013 roku po osiemnastu latach użytkowania zakończono eksploatację wagonów GT6 w Krakowie. Dobrze w Krakowie znane i z łatwością rozpoznawalne przegubowe tramwaje trafiły do tego miasta w 1994 roku. Ich zakup był kontynuacją trwającej od wielu lat współpracy pomiędzy dwoma przedsiębiorstwami komunikacyjnymi z Krakowa i Norymbergi. Najbardziej widocznym wynikiem współdziałania było pojawienie się na ulicach Krakowa w 1989 roku bezowych czteroosiowych wagonów silnikowych i odpowiednich do nich przyczep. Moment, w którym wagony pojawiły się w naszym mieście był niezwykle trudny dla krakowskiej komunikacji tramwajowej. Właśnie zakończono eksploatację pochodzących z lat pięćdziesiątych, a pamiętających rozwiązania kilka dekad wcześniejszych, wagonów typu N a do użytkowanych tramwajów typu 102N i 105N producent nie był w stanie dostarczyć niezbędnych części. Panujący ogólny kryzys gospodarczy nie przychylił nawet polityczne zmiany jakie zwołał, w 1989 roku, nadchodzący. Jednym z dowodów zmian ku lepszemu była właśnie możliwość zakupu tramwajów zza niedostępnej dotychczas zachodniej granicy. Używane tramwaje po przygotowaniu zaplecza i załogi trafiły do ruchu i szybko zyskały sobie pochlebne opinie podróżujących nimi mieszkańców. Choć nie najnowsze i czasem nadszarpnięte zębem czasu często stawiano jako wzór budowy i wyposażenia dla ewentualnych przyszłych tramwajów. Te opinie nie mogły dziwić. Na tle tych sprowadzonych tramwajów nasze pochodzące od rodzimego producenta wyglądały jakby budowane były dla uboższego krewnego z bardzo dalekiego buszu. Wagony zostały wyprodukowane przez norymberską firmę MAN na zamówienie lokalnego przedsiębiorstwa tramwajowego. W czterech partiach wyprodukowanych w latach 1962-1966 dostarczono łącznie 56 wagonów w zasadzie nie różniących się między sobą. Jedyną widoczną zmianą wprowadzoną w trakcie produkcji było zastosowanie podwójnych drzwi pierwszych obok kabiny motorniczego. W listopadzie 1994 roku do Krakowa przyjechały pierwsze egzemplarze, ale na ulicach miasta pierwszy pojawił się dopiero 10 stycznia następnego roku. Jeszcze więcej czasu upłynęło do momentu oficjalnego wprowadzenia wagonów dokonanego przez władze Norymbergi i Krakowa. Do 2002 roku zakupiono do Krakowa łącznie 50 spośród 56 wyprodukowanych tramwajów. W ruchu liniowym pod Wawelem użytkowano wagony pojedyncze jak też, do 2009 roku, kursujące z przyczepami B4. W 2006 roku trzynastą ostatnią wagonów poddano niewielkiej modernizacji wnętrza i przeniesiono je z dotychczasowej zajezdni Nowa Huta do Podgórze. Tramwaje miały być eksploatowane do końca 2010 roku, ale zmiany wynikające z potrzeb ruchu powodowały kilkukrotne odsuwanie w czasie zakończenia eksploatacji przegubowych wagonów. Po raz ostatni 15 stycznia wagon GT6 wyjechał do obsługi linii 2 po czym o 12.07 z Salwatora odbył pożegnalny kurs do Rakowic skąd zjechał do zajezdni. W krakowskiej kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej pozostawiono jeden czynny egzemplarz, który dołączył do innych norymberskich tramwajów T4 i B4. Oprócz wagonu o numerze 187 oraz wagonu kawiarenki w Krakowie obok budynku Politechniki w Czyżynach możemy spotkać kolejny wagon GT6, który już jako pomnik służy innym, bardziej kulinarnym, celom.



Dane techniczne:

Producent: MAN Werk Nürnberg

Lata budowy: 1962 - 1966

Silniki: GBb199/21a lub c 2x120kW

Długość: 20.100 mm

Szerokość: 2.350 mm

Masa: 23.000 kg

Miejsc siedzących: 42

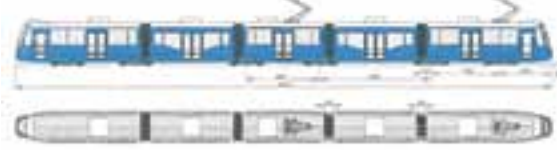
Miejsc stojących: 144



405N

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe

Wagon 405N to pięcioczlonowy, jednostronny i jednokierunkowy tramwaj częściowo niskopodłogowy (łącznie 25% niskiej podłogi w członach II i IV). Powstał w wyiku przebudowy 3 wagonów tramwaju Konstal 105Na. Wyposażony jest m.in. w klimatyzację, 7 drzwi odskokowo-przesuwnych i system informacji wizualnej. Zastosowane w zmodernizowanym tramwaju nowe rozwiązania techniczne i technologiczne zapewnią wyższy komfort podróżowania oraz umożliwią lepszy dostęp do tramwaju wszystkim grupom pasażerów. Umożliwia to przede wszystkim niska podłoga w członach środkowych i łatwo dostępne wejścia. Trzeba zaznaczyć, że przy eksploatacji tramwajów tego typu obniżyło się zużycie energii elektrycznej w stosunku do porównywalnego składu trzech połączonych wagonów 105Na. Wynika to z faktu zastosowania napędów prądu przemiennego, z silnikami asynchronicznymi i możliwością rekuperacji energii. Zastosowany system napędu tramwaju przyczynił się również do bardziej równomiernego obciążenia podstawy trakcyjnych, co ma niebagatelne znaczenie dla racjonalizacji wykorzystania pobieranej energii trakcyjnej. W produkcji zostały zastosowane technologie i materiały pozwalające na zwiększenie trwałości elementów pudła i wózków, a jednocześnie podatne do utylizacji i recyklingu. Wagon 405N jest tramwajem składającym się z pięciu członów. Część biegową wagonu stanowi sześć wózków napędowych w układzie Bo. Dwanaście silników, pracujących w odpowiednich konfiguracjach połączeń, pozwala na zapewnienie właściwych parametrów trakcyjnych (siły pociągowej i parametrów hamowania), a więc na sprawną i bezpieczną eksploatację w warunkach miejskich. Wózki posiadają klasyczne zespoły napędowe (zestawy kołowe). Są wyposażone w belkę bujawkową, jednostopniową przekładnię napędową oraz asynchroniczne silniki trakcyjne o mocy 50kW każdy. Są one zamontowane wzdłuż osi wózka (tramwaju). W celu zapewnienia optymalnych warunków i wykorzystania zainstalowanej mocy trakcyjnej, silniki są połączone w grupy. Napęd na zestaw kołowy jest przekazywany przez wał napędowy ze sprzęgłami Cardana i przekładnią kątową, z zębami o zarysie kołowym - łukowym (Gleasona). W wagonie (na wózku) zastosowano dwa stopnie odsprężynowania. Pierwszy stopień stanowią skośne stopy metalowo - gumowe (wkładki MEG) oraz koła jezdne z wkładkami metalowo - gumowymi, popularnie zwanymi typ Konstal (jedna z wersji kół typu SAB). Stopień drugi, to stopy gumowo - metalowe ze sprężynami śrubowymi i amortyzatorami hydraulicznymi. Pod pudłem tramwaju, w członach: pierwszym, trzecim i piątym zabudowane są przetwornice trakcyjne (falowniki IGBT) do zasilania silników napędowych, przetworzonym napięciem - z sieci zasilającej. Z sieci, prąd do falowników i silników jest pobierany przez dwa odbieraki prądu, zabudowane na dachu członu pierwszego i trzeciego. Jeden falownik obsługuje dwa silniki trakcyjne, realizując funkcje rozruchu i hamowania. Hamowaniem podstawowym jest hamowanie elektrodynamiczne silnikami trakcyjnymi - realizowane przez układ falowników.



Dane techniczne:

Producent: RMT Protram Wrocław

Lata budowy: 2012

Silniki: STDa 200L4A 12x50kW

Długość: 40.570 mm

Szerokość: 2.354 mm

Masa: 63.500 kg

Miejsc siedzących: 57

Miejsc stojących: 300



GT6 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



405N *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

