

17:54

27-11-2014

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (54) 2014
październik-grudzień



Zbierz kolekcję krakowskich tramwajów
W tym numerze ostatnia, ósma karta
W środku mapa komunikacji miejskiej w Krakowie

Ekologiczny transport przyszłości

Rozmowa z najlepszym kierowncą MPK S.A.

2015

Świąteczna

ŻYCZENIA: NADCHODZĄCE ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA niosą ze sobą wiele radości oraz refleksji dotyczących minionego okresu i planów na nadchodzący Nowy Rok. W tych wyjątkowych dniach chcemy Państwu życzyć wiele zadowolenia i sukcesów z podjętych wyzwań.
Zarząd MPK S.A. w Krakowie
i redakcja „Przewoźnika Krakowskiego”

0) Świąteczna

- 1) Wigilijna
- 2) Radosna
- 3) Betlejemaska
- 4) Dzieciątka Jezus
- 5) Wesola
- 6) Plac Karpia
- 7) Zimowa
- 8) Kolędowa
- 9) Plac Życzeń
- 10) Pierwszej Gwiazdki
- 11) Śnieżnych Kul
- 12) Al. Choinek Pokrytych Śniegiem
- 13) Bombkowa
- 14) Os. Świętego Mikołaja
- 15) Sanie Nowe
- 16) Zaulek Różgi (NŻ)
- 17) Bałwankowa
- 18) Sylwestrowa
- 19) os. Nowy Rok
- 20) Al. Trzech Króli
- 21) Karnawałowa

(NŻ) - na żądanie

Święta

5	30
6	27 30 33
7	24 27 30 33 36
8	21 24 27 30 33 36 39
9	18 21 24 27 30 33 36 39 42
10	15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45
11	21 24 27 30 33 36 39
12	18 21 24 27 30 33 36 39 42
13	15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45
14	12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48
15	09 12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 50
16	15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45
17	12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48
18	09 12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 50
19	06 09 12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 50 52
20	03 06 09 12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 50 52 54
21	00 03 06 09 12 15 18 21 24 27 30 33 36 39 42 45 48 50 52 54 57
22	27 30 33
23	27 30 33

Zakłócenia w ruchu powodują zmiany czasu przyjazdu św. Mikołaja

MPK Kraków

Rozkład jazdy ważny od 24.12.2014

W TRAMWAJU KULTURA JEST BARDZO WAŻNA

Podróż tramwajem może wiele nauczyć. Można np. dowiedzieć się co krakowianie jadają na obiad. Można też zdobyć informację, gdzie podają dobre pierogi i gołąbki. Zdarza się też taki kurs, podczas którego seksuolog mógłby spokojnie zdobyć bogaty materiał o życiu intymnym młodych Polaków, a geriatra o największych problemach zdrowotnych ludzi starszych.

Te darmowe wykłady to zasługa specyficznej grupy pasażerów, która w ogóle nie przejmie się tym, że ich rozmów przez telefon słuchają wszyscy, którzy jadą w tym samym tramwaju (czyli najczęściej kilkadziesiąt osób). Nie dlatego, żeby chcieli. Są do tego zmuszeni, bo rozmowa jest tak głośna, że jedynym ratunkiem przed jej słuchaniem może być włożenie do uszu słuchawek i włączenie muzyki. Nic dziwnego, że w Krakowie pojawiły się głosy o wprowadzeniu w pojazdach komunikacji miejskiej zakazu korzystania z telefonu komórkowego.

Zamiast takiego drastycznego rozwiązania na monitorach w tramwajach i autobusach pojawiła się kreskówka z hasłem „Weźże gadaj ciszej”. Wiem, że są osoby, które po obejrzeniu tego krótkiego filmiku przestały rozmawiać przez telefon w tramwaju czy autobusie. Ludzik z kreskówki potrafi zawstydzić.

Ja oprócz głośnych i zdecydowanie zbyt intymnych rozmów przez komórkę chętnie zawstydziłbym jeszcze tych pasażerów, którzy blokują drzwi w tramwajach i autobusach, uniemożliwiając innym spokojne wsiadanie i wysiadanie. Albo tych, którzy nie zauważają, że wielki plecak nieściągnięty z ramion przeszkadza innym. Także tych, którzy nie ustępują miejsca starszym i rodzicom podróżującym z małymi dziećmi.

Po koniec listopada w jednym z tramwajów w Krakowie odbył się niezwykle koncert. W wagonie jadącym po trasie linii nr 8 dla pasażerów zagrali muzycy Sinfonietta Cracovia. Skoro tramwaj może być jak sala filharmonii to chyba najwyższa pora zacząć się w nim zachowywać kulturalnie. W tramwaju ta kultura jest również bardzo ważna.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Sinfonietta Cracovia gra koncert w tramwaju

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

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

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

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

W tramwaju kultura jest bardzo ważna

Marek Gancarczyk	3
MPK S.A. nagrodzone przez IPH	
Anna Robak	5
Mikołaj rozdawał prezenty w tramwaju	
Małgorzata Rzychniak	6-7
Konferencja „Ekologiczny transport przyszłości”	
Anna Robak	8-9
18-metrowa hybryda w Krakowie	
Marek Gancarczyk	10
Jak MPK S.A. przygotowuje się do zimy?	
Tomasz Czauderna	11
Ułańska fantazja kierowców samochodów to największe wyzwanie	
Marek Gancarczyk	12-13
Kierowcy MPK S.A. przeszli szkolenie w nowoczesnym...	
Marek Gancarczyk	14
Zasłużeni pracownicy MPK S.A. odchodzą na emeryturę	
Marek Gancarczyk	15
Spotkania z długoletnimi pracownikami MPK S.A.	
Marek Gancarczyk i Katarzyna Sadowska – 16-17	
W Żorach dyskutowano o darmowej komunikacji w...	
Marek Gancarczyk	18
Kultura pasażerów w pojazdach	
Katarzyna Sadowska, Anna Robak	19
Sinfonietta Cracovia zagrała wyjątkowy koncert w...	
Marek Gancarczyk	20
Ćwiczenia sportowo pożarnicze Zakładowej OSP ...	
Władysław Żmuda	21
Drużyna Policji najlepsza w piłkarskim turnieju na boisku...	
Marek Gancarczyk	22-23
Pracownicy MPK S.A. znów walczyli w piłkarskiej lidze	
Janusz Więkowski	23
Wagon z Nowego Sącza nadal testowany w Krakowie	
Stanisław Jurga	24
Wiaty w nowych lokalizacjach	
Marek Gancarczyk	25
Nowy sztab zarządzania ruchem	
Piotr Hamarnik	25
Polityka komunikacyjna przełomu XIX i XX wieku.	
Ryszard Wróbel	26-27
MPK S.A. wspiera osoby niepełnosprawne	
Jacek Poprawa	28
Niewidomi i słabowidzący zwiedzali zajezdnie	
Lucyna Zalewska	29
Tradycyjne spotkanie honorowych krwiodawców	
Władysław Michalski	30
Kalendarium	
Teresa Grabowska	31
30 lat linii tramwajowej do Krowodrzy Górki	
Jacek Kołodziej	32-33
Pętla tramwajowa w Rynku Podgórskim	
Jacek Kołodziej	34-35
Targi InnoTrans w Berlinie	
Marcin Gałań	36
Targi TRANSEXPO 2014 w Kielcach	
Ryszard Wróbel	36
Jak komunikować o zagrożeniach	
Marek Gancarczyk	37
Rozmaitości	38-42



6-7



12-13



27-28



42

MPK S.A. NAGRODZONE PRZEZ IPH

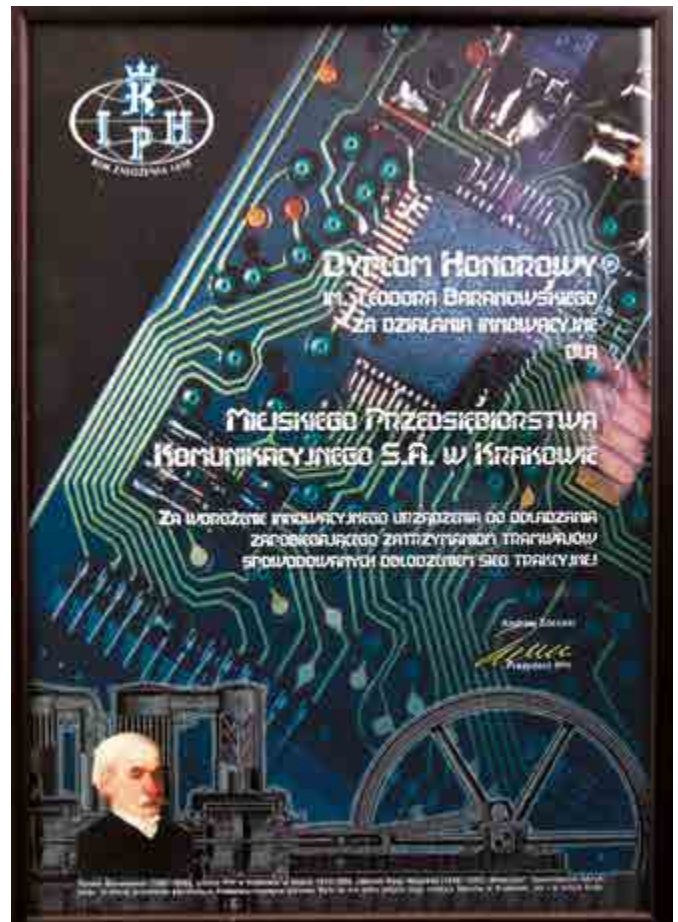
14 listopada 2014 roku w Małopolskim Ogrodzie Sztuki odbyło się Święto Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, której Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie jest członkiem.

Podczas tej uroczystości odbyło się wręczenie wyróżniającym się firmom nagród, dyplomów i certyfikatów. Wśród nich znalazło się także MPK S.A., które otrzymało **Certyfikat wpisu do Księgi Nagród i Wyróżnień za działalność gospodarczą oraz Dyplom Honorowy im. Teodora Baranowskiego za działania innowacyjne.**

Certyfikat wpisu do Księgi Nagród i Wyróżnień MPK S.A. uzyskało za: zaliczenie w 2014 r. po raz trzynasty z rzędu przez ekspertów Krajowej Izby Gospodarczej MPK S.A. w Krakowie do elitarnej grupy Przedsiębiorstw Fair Play, zajęcie II miejsca w Ogólnopolskim Rankingu Najlepszych Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej za rok 2014, nominację do Małopolskiej Nagrody Gospodarczej w kategorii duży przedsiębiorca, III miejsce dla motorniczego z zajezdni Nowa Huta w konkursie na najlepszego motorniczego w Polsce.

Dyplom im. Teodora Baranowskiego to wyróżnienie, które jest przyznawane od 2006 roku w nawiązaniu do proinnowacyjnej działalności Teodora Baranowskiego, właściciela nowoczesnej fabryki oleju, w której pracowała pierwsza w Krakowie maszyna parowa. Była to wtedy nie tylko jedyna tego rodzaju fabryka w Krakowie, ale i w całym kraju.

Obecnie wyróżnienie to otrzymują firmy, które mają szczególne osiągnięcia w zakresie wdrażania i stosowania



Dyplom honorowy im. Teodora Baranowskiego

najnowocześniejszych rozwiązań technicznych, technologicznych czy innych uznawanych za innowacyjne. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zostało uhonorowane Dyplomem im. Teodora Baranowskiego za wdrożenie innowacyjnego urządzenia zapobiegającego zatrzymaniom tramwajów spowodowanych oblodzeniem sieci trakcyjnej.

Urządzenie zakupione przez MPK S.A. w 2013 r. ma sprawiać, że padający i marznący deszcz nie będzie już problemem dla trakcji tramwajowej. Umożliwia ono walkę z lodem na dwa sposoby. Pierwszy, to działanie profilaktyczne, które polega na naniesieniu na przewody trakcyjne specjalnego środka zabezpieczającego je przed oblodzeniem. Drugi sposób, to usunięcie lodu, który już pojawił się na sieci.

Należy zaznaczyć, że lód na sieci trakcyjnej to bardzo poważny problem. Ogranicza bowiem, a czasem wręcz uniemożliwia pobór prądu przez tramwaje. Skutek jest taki, że nie mogą one jechać. Warstwa lodu obciąża sieć trakcyjną i może doprowadzić także do jej niesprawności. W przypadku pojawienia się opadów marznącego deszczu priorytetem jest zabezpieczenie sieci trakcyjnej w centrum miasta oraz w największych krakowskich osiedlach, takich jak Bronowice, Nowa Huta, Kurdwanów, czy Ruczaj.



Nagrodzone rozwiązanie zostało zamontowane w wagonie 105Na

Anna Robak



Niektóre dzieci były onieśmiałe

Świąteczny Mikołajkowy Tramwaj w tym roku również nie zawiódł. W sobotę, 6 grudnia o godz. 15.50 wyruszył z zajezdni Podgórze na specjalnie na ten dzień wyznaczoną trasę. Już na pierwszym przystanku oczekiwali na niego najważniejsi w tym dniu pasażerowie, czyli dzieci. Te, które wsiadały przednimi drzwiami od razu dostrzegały Mikołaja, a ten witał je uśmiechem i zapraszał do siebie. Chętnie siadały mu na kolanie, jedne onieśmiałe, inne bardziej śmiało i z wielkim przejęciem odpowiadały na pytania lub kiwały w odpowiedzi głowami. Dla niektórych dzieci było to pierwsze w życiu takie spotkanie, a niejeden dorosły w takim momencie przypominał sobie swoje pierwsze kontakty z Mikołajem. Przy rozbrzmiewających w tramwaju dźwiękach mikołajkowych piosenek wszystkie dzieci zostały obdarowane słodkimi upominkami. Do tych, którzy nie mogli się do Mikołaja precyzyjnie, podchodził sam Mikołaj. Święty miał też swoich pomocników: elfy, reniferki, śnieżynki.

MIKOŁAJ ROZDAWAŁ

Można ich było spotkać pod tramwajową choinką, przy każdych drzwiach i na przystankach, na których zapraszali najmłodszych do tramwaju. Pomocnicy częstowali też wszystkich pasażerów cukierkami, informowali o przebiegu trasy i gawędzili z pasażerami – tymi dużymi i małymi. Często można było usłyszeć od podróżujących bardzo miłe słowa zarówno na temat wyglądu tramwaju jak i mikołajkowej akcji. Niektórym tak się spodobało w zeszłym roku, że w tym postanowili przyprowadzić swoich znajomych z dziećmi. Pojawiły się też pytania typu: czy w przyszłym roku Mikołaj też pojedzie tramwajem?



Spotkanie ze Świętym Mikołajem sprawiało dzieciom dużo radości



Aby dostać prezent trzeba było odpowiedzieć na kilka pytań Świętego Mikołaja

PREZENTY W TRAMWAJU



Ze Świętym Mikołajem można było sobie zrobić zdjęcie

W tym dniu Mikołaja można było spotkać również w 15 innych tramwajach. Rozpoznać je można było po motorniczych ubranych w czerwone mikołajkowe czapki, a także po reklamie, bowiem do mikołajkowej akcji zaproszeni zostali firmy, które umieściły swoje reklamy na Bombardierach. Był więc Mikołaj Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. i Muzeum Sztuki Współczesnej MOCAR na linii nr 6, Szkoły Języków Hellen Doron, Centrum Handlowego Futura, Towarzystwa Ubezpieczeniowego InterRisk i Międzynarodowego Centrum

Kultury na linii nr 8, Muzeum Lotnictwa Polskiego, Parku Wodnego i Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A. na linii nr 13, Ankorpu oraz Krakowskiego Komitetu ds. zwalczania Raka na linii nr 18. W tramwajach można było spotkać Mikołaja także z firmy Media Expert, Osiedle Fi i Perła Verona, a w tramwaju linii nr 4 gościł Mikołaj z Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A.. Oprócz słodkich upominków, pasażerowie otrzymywali świąteczne kartki, ozdoby choinkowe, bilety do krakowskich muzeów oraz specjalne kupony rabatowe do Parku Wodnego i firmowe gadżety.

Tramwaje z Mikołajami jeździły tylko w tym wyjątkowym dniu, ale do 31 grudnia będzie można zobaczyć i przejechać się czerwonym, świątecznym świecącym tramwajem!

Małgorzata Rzycki, fot. Piotr Reclaw



Mikołaj każdemu wręczał prezent



Święty Mikołaj podróżował specjalnie oświetlonym, czerwonym tramwajem

KONFERENCJA „EKOLOGICZNY

18 września 2014 roku w nowym obiekcie Kraków Arena, największym w Polsce i jednym z najnowocześniejszych na świecie halowych obiektów widowiskowo-sportowych odbyła się konferencja „Ekologiczny transport przyszłości” poświęcona nowoczesnym rozwiązaniom stosowanym przede wszystkim w taborze autobusowym.

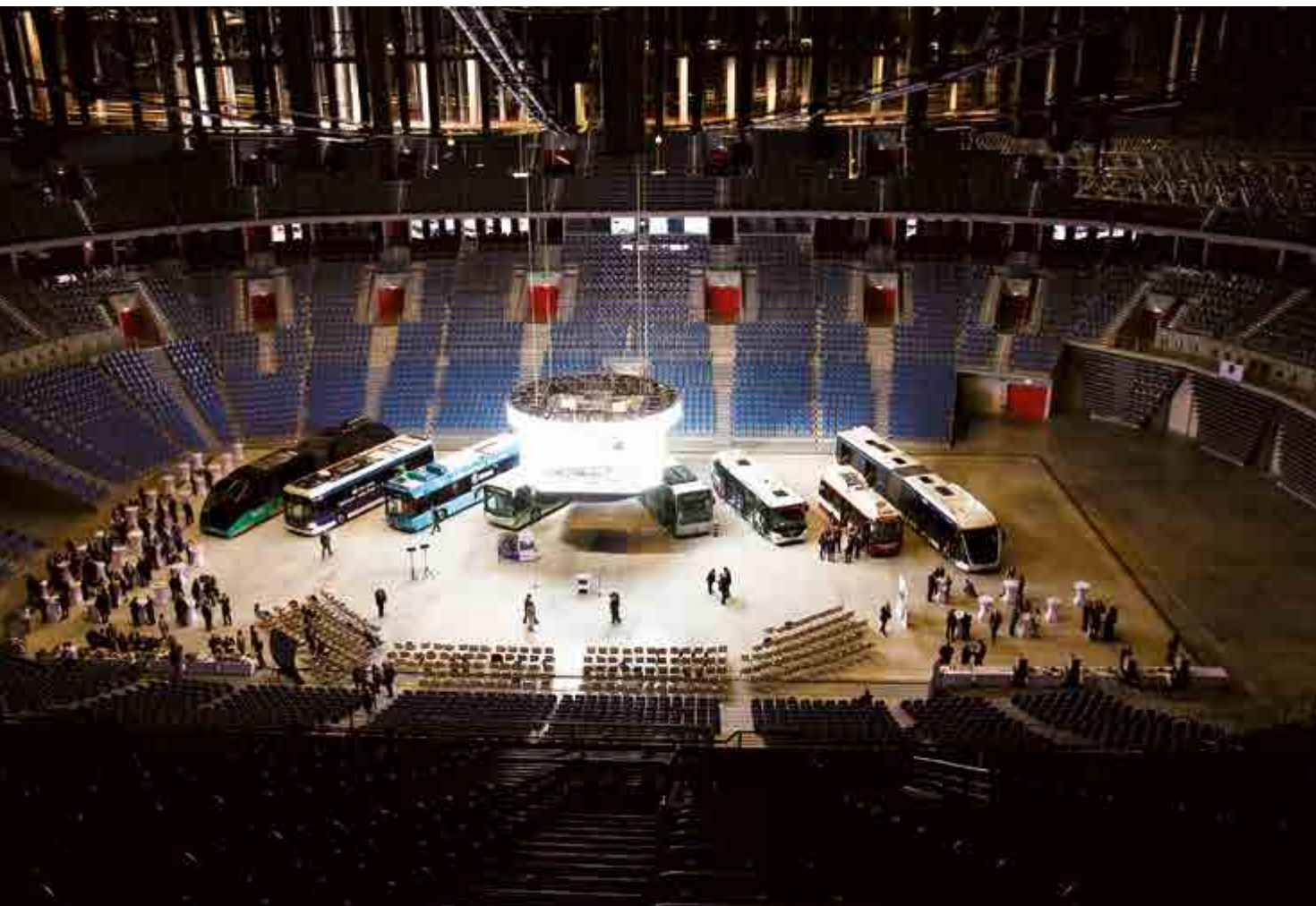
Konferencja została zorganizowana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A., Gminę Miejską Kraków i Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, w połączeniu z podziękowaniem odchodzącemu na emeryturę Julianowi Pilszczkowi za 23 letni okres pełnienia funkcji Prezesa Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie oraz wieloletnią pracę na rzecz krakowskiej komunikacji miejskiej.

W Konferencji wzięli udział przedstawiciele UITP, przedsiębiorstw komunikacyjnych i liczni dostawcy taboru z kraju i z zagranicy.

Konferencję rozpoczął Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa, który podsumował działalność MPK S.A. jako podstawowego krakowskiego przewoźnika, jego rozwój, szczególną dbałość o ekologię a także pozycję w Polsce i w świecie.

Gospodarz konferencji Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie Rafał Świerczyński mówił, że Kraków z uwagą obserwuje rozwój nowoczesnych technologii wykorzystywanych przez producentów taboru oraz dostawców wyposażenia, oraz że jest i będzie zainteresowany wykorzystaniem nowoczesnych, innowacyjnych rozwiązań w komunikacji miejskiej, zwłaszcza dotyczących autobusów elektrycznych. Na zakończenie swojego wystąpienia wręczył prezydentowi Krakowa i byłemu Prezesowi MPK S.A. Julianowi Pilszczkowi pierwsze limitowane egzemplarze specjalnego wydania książki „Krakowskie tramwaje na kartkach pocztowych”.

Dyrektor Departamentu Kolei Lekkich UITP Laurent Dauby zaprezentował działalność tej instytucji, mówił o wsparciu dla jej członków, głównie w dziedzinie rozwoju komunikacji ekologicznej. Następnie wręczył Jackowi Majchrowskiemu statuetkę i dyplom za wsparcie miejskich inwestycji transportowych MPK S.A. za doskonałą długoletnią



Konferencja została zorganizowana w Kraków Arenie

TRANSPORT PRZYSZŁOŚCI



Rafał Świerczyński, Prezes MPK S.A. mówił m.in. o planach zakupu ekologicznego taboru

pracę w zakresie rozwoju transportu publicznego oraz aktywne uczestnictwo w UITP.



Podczas konferencji zabierał głos Adam Karolak, Prezes IGKM

Przedstawiciel firmy Solaris Pełnomocnik Prezesa Zarządu ds. Kluczowych Klientów Wiesław Cieśla przedstawił ofertę firmy Solaris dla niskoemisyjnego transportu publicznego.

Prezes Zarządu firmy Novamedia Innovision Sp. z o.o. Krzysztof Owczarek zaprezentował ergonomiczne systemy elektroniki.

Dyrektor ds. Rozwoju Trakcji firmy MEDCOM Sp. z o.o. Janusz Biliński przedstawił prezentację „Przyszłość tramwajów przy zastosowaniu najnowszych technologii energoelektronicznych”.

Dyrektor Handlowy firmy Cegelec Zdeněk Vytouš omówił temat autobusów hybrydowych i elektrycznych.

Przedstawiciel firmy Autotram Kierownik Działu Instytutu Fraunhofer ds. Ruchu i Systemów Infrastruktury Thoralf Knotte mówił o platformie do testowania innowacyjnych technologii autobusowych.

Podczas konferencji zaprezentowanych zostało osiem autobusów wyposażonych w ekologiczne silniki, w tym pięć autobusów elektrycznych: **Solaris Urbino Electric**, **LBUS CITY SMILE**, **RAMPINI CARLO**, **Skoda PERUN**, **SOR EBN 10,5** oraz autobusy **Solaris Urbino MetroStyle**, **Mercedes-Benz Citaro**, **Autotram**.

Anna Robak

18-METROWA HYBRYDA W KRAKOWIE

Pod koniec listopada 2014 roku pasażerów zaczął wozić autobus Solaris Urbino 18 Hybrid o długości 18 metrów. To pierwszy tego rodzaju pojazd z napędem hybrydowym testowany w Krakowie przez MPK S.A.

Autobus jest wyposażony w dwa rodzaje silników: spalinowy i elektryczny. W trybie hybrydowym jest zasilany zarówno przez silnik elektryczny jak i spalinowy. Ma także możliwość automatycznego przejścia do zasilania wyłącznie elektrycznego, pobierając energię z baterii i kondensatorów umieszczonych na dachu, np. po dojeździe do centrum miasta.

Decyzja o sprowadzeniu do Krakowa autobusu hybrydowego jest podyktowana troską krakowskiego przewoźnika o środowisko i czyste powietrze. Wyposażony w hybrydowy napęd pojazd nie będzie bowiem wytwarzał zanieczyszczeń jadąc ulicami w centrum miasta. Silnik spalinowy jest także przyjazny dla środowiska i spełnia surowe europejskie normy emisji spalin EEV.

Autobus hybrydowy wyróżnia także to, że baterie i kondensatory są ładowane nie tylko przez pracę silnika spalinowego, ale także poprzez rekuperację (magazynowanie ener-

gii wytwarzanej m.in. podczas hamowania) i zewnętrzne ładowanie przez wtyczkę.

Autobus dzięki napędowi elektrycznemu jest bardzo cichy. Nie posiada skrzyni biegów a silnik trakcyjny i oś funkcjonują na takich samych zasadach jak w trolejbusach, co zapewnia niezwykle płynną jazdę.

Autobus Solaris Urbino 18 Hybrid jest niskopodłogowy, ma 18 m długości, 2,55 m szerokości oraz 3,5 m wysokości. Posiada cztery pary podwójnych drzwi. Jednorazowo może przewieźć prawie 130 osób, w tym 47 na miejscach siedzących. Jest wyposażony w klimatyzację oraz system wykrywania i gaszenia pożaru w komorze silnika.

Hybrydowy Solaris to nie jedyny pojazd napędzany energią elektryczną, który obecnie przewozi pasażerów w Krakowie. Przypomnijmy, że od kwietnia kursuje regularna linia obsługiwana wyłącznie autobusami elektrycznymi. Kursują one na linii nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego. Autobusy, które kursują w Krakowie, to pojazdy wyprodukowane przez firmy: Solaris Bus & Coach SA, LBUS oraz Rampini. Są one eksploatowane w Krakowie w ramach testów, które pozwolą na dokładne sprawdzenie autobusów z napędem elektrycznym w regularnej komunikacji.

Marek Gancarczyk



Autobus Hybrydowy na linii nr 179

JAK MPK S.A. PRZYGOTOWUJE SIĘ DO ZIMY?

Jak co roku MPK S.A. przygotowywało się do warunków zimowych już od października. Do początku grudnia 2014 roku jedynym utrudnieniem był lekki mróz, ale w grudniu, styczniu i lutym prawdopodobieństwo opadów śniegu i niskiej temperatury rośnie, więc trzeba być na to przygotowanym.

W miesiącu października dokonano przeglądu wszystkich tramwajów i autobusów pod kątem przygotowania do ostrych warunków zimowych. Czynności te obejmowały:

- przegląd pojazdów i wykonanie czynności zimowych zgodnie z obowiązującymi instrukcjami,
- odwodnienia układów pneumatycznych,
- pomiary krzepliwości płynów w układzie chłodzenia,
- oceny sprawności akumulatorów w autobusach,
- kontrolę sprawności działania urządzeń i instalacji wentylacyjno-grzewczych,
- przegląd instalacji grzewczych w wagonach tramwajowych
- kontrolę odwodnień dachowych,
- przegląd hamulców szczękowych i odbieraków prądu,
- przegląd piasecznic w wagonach tramwajowych
- przegląd ogumienia,
- zabezpieczenie płynów do układów chłodzenia,

- zabezpieczenie niezbędnych innych części zamiennych szczególnie narażonych na warunki zimowe,

- szkolenia pracowników w zakresie przygotowania taboru i obiektów do okresu zimowego i ich eksploatacji,

- wyznaczenie i przeszkolenie pracowników zaplecza odpowiedzialnych za przepalanie autobusów przy spadku temperatur poniżej -10°C ,

- zabezpieczenie ciągłości nadzoru i właściwej obsady personelu.

Ponadto MPK S.A. uczestniczy corocznie w miejskim sztabie akcji zima. Komórka, która czuwa 24 godziny na dobę jest Główna Dyspozytornia Ruchu MPK S.A.

Od 2013 roku krakowski przewoźnik posiada także tramwaj z urządzeniem zapobiegającym oblodzeniu sieci trakcyjnej. Skład ten już w listopadzie 2014 roku profilaktycznie jeździł po ulicach miasta. Na szczęście na razie Kraków ominęła klęska gołoledzi, która nawiedziła w grudniu 2014 roku Pragę i Brno.

Tomasz Czauderna



Urządzenie grzewcze w tramwaju



To już ostatnia zima potrójnych wagonów 105Na w Krakowie

UŁAŃSKA FANTAZJA KIEROWCÓW

O wyzwaniu, jakim jest kierowanie autobusem rozmawiamy z Urszulą Gawor – zwyciężczynią konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” organizowanego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. SA w Krakowie.

Marek Gancarczyk: Zajęła Pani pierwsze miejsce w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, w którym wybierany jest najlepszy kierowca autobusu krakowskiego przewoźnika. Łatwo było pokonać mężczyzn?

Urszula Gawor: Nigdy tak o tym nie myślę. Dla mnie fakt, że kierowcą jest mężczyzna wcale nie oznacza, że jest od razu lepszy od kobiety. Płeć nie gwarantuje większych umiejętności w prowadzeniu autobusu.



Urszula Gawor jest kierowcą miejskiego autobusu od 7 lat

SAMOCHODÓW TO NAJWIĘKSZE WYZWANIE

MG: Konkurs składał się z wielu konkurencji. Co było dla Pani najtrudniejsze?

UG: Dla mnie najtrudniejszy był manewr zawracania. Było na to bardzo mało miejsca. Między pachołkami wyznaczającymi tor, a autobusem było tylko 6 cm przestrzeni. Trzeba było się wykazać wielkim wyczuciem, żeby nie wjechać w przeszkodę.

MG: Kobieta za kierownicą autobusu jest jeszcze dzisiaj zaskoczeniem dla pasażerów w Krakowie?

UG: Chyba coraz mniej, ale dla części pasażerów widok kobiety za kierownicą zawsze będzie zaskoczeniem. Niektórzy podchodzą do kabiny, stoją i się przyglądają z widocznym zdumieniem. Ktoś inny podejdzie i podziękuję za to, że tak delikatnie i z wyczuciem prowadziłam.

MG: Co Panią skłoniło do wybrania takiego zawodu? Zdecydował przypadek, czy był to świadomy wybór?

UG: Przypadek. W 2001 roku, kiedy jeździłam taksówką zostałam napadnięta. Po tym zdarzeniu próbowałam wrócić do tej pracy, ale było to coraz trudniejsze, bo pracy dla taksówkarzy było coraz mniej. W tym okresie MPK S.A. szukało kierowców, więc złożyłam podanie i zostałam przyjęta. Podpisałam umowę na rok, a potem kolejną i tak zostałam do dzisiaj.

MG: Pamięta Pani swój pierwszy dzień w pracy?

UG: Tak. Jechałam wtedy autobusem z patronem, czyli doświadczonym kierowcą, na linii nr 240 do Pękwic. Pamiętam, że bardzo dobrze mi się wtedy prowadziło.

MG: Co jest dla Pani największym wyzwaniem w codziennej pracy kierowcy miejskiego autobusu?

UG: Zdecydowanie ułańska fantazja kierowców samochodów osobowych. Zawsze najbardziej zastanawia mnie, po co oni mnie wyprzedzają, skoro zaraz potem zajeżdżają mi drogę i hamują, bo skręcają w prawo. Niestety wielu kierowcom samochodów osobowych brakuje wyobraźni. Nie zdają sobie sprawy, że w autobusie podróżuje kilkadziesiąt osób, w tym starsi i małe dzieci. Nieodpowiedzialne manewry kierowców samochodów osobowych narażają pasażerów na duże niebezpieczeństwo.

MG: Zdecydowanie więcej kobiet wybiera pracę motorniczego. Nie chciała Pani prowadzić tramwaju?

UG: Przyznam szczerze, że nigdy nie kusiło mnie, żeby prowadzić tramwaj. Jestem przekonana, że nie lubiłabym tej pracy i nie czułabym się tak pewnie jak za kierownicą autobusu. Niektórym pewnie się wydaje, że prowadzenie tramwaju jest prostsze, bo przecież wystarczy jechać po torach. Zapominają, że motorniczy też musi mieć olbrzymie wyczucie przejeżdżając bardzo blisko samochodów stojących w korkach, np. na ul. Kalwaryjskiej. No i mają więcej stresu i muszą szybciej reagować, gdy jest awaria.

MG: Jak długo Pani pracuje jako kierowca?

UG: Prawie siedem lat.

MG: Praca za kierownicą autobusu w dużym mieście na pewno nie jest łatwa. Nie czuje Pani zmęczenia po tylu latach?

UG: Pracą na pewno nie jestem zmęczona. Ale wstawaniem do pracy tak. Nie ma szans, żeby przyzwyczaić się do wstawania o 2 czy 3 w nocy. O takiej porze zmobilizowanie się do wyjścia jest trudne. A niestety nie można wypaść się na zapas.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk.



KIEROWCY MPK S.A. PRZESZLI SZKOLENIE W NOWOCZESNYM SYMULATORZE

W piątek, 14 listopada kierowcy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie odbyli szkolenie w specjalnym 14-metrowym mobilnym symulatorze jazdy autobusem. Szkolenie w jednym z najnowocześniejszych tego typu urządzeń w Polsce jest m.in. elementem przygotowania prowadzących autobusy do różnych, czasem bardzo trudnych warunków na krakowskich i podkrakowskich drogach w okresie zimowym.

– W szkoleniu prowadzących autobusy najważniejszy jest aspekt bezpieczeństwa. Kierowcy są przecież odpowiedzialni za jadących w środku pasażerów. Dlatego szkoląc ich staramy się wykorzystywać wszystkie, także te najnowocze-

śniejsze rozwiązania, a takim jest na pewno mobilny symulator jazdy autobusem – mówił Stefan Szczypuła, kierownik Działu Szkolenia w MPK S.A. w Krakowie.

Warto podkreślić, że 14-metrowy symulator umożliwia trenowanie prowadzenia autobusu w różnych sytuacjach, m.in. zmieniających się warunkach atmosferycznych oraz na różnych wariantach tras.

Twórcy symulatora zadbali o duży realizm jazdy – kabina kierowcy niczym nie różni się od tych produkowanych seryjnie. Zadbano też o to, aby w środku funkcjonowały najnowocześniejsze i najlepsze systemy audiowizualne, w tym dźwięk przestrzenny oraz najwyższej jakości obraz emitowany w technologii on screen – bezpośrednio na szybach.

W przyszłości planowane są kolejne tego rodzaju szkolenia.

Marek Gancarczyk



Kabina symulatora przypomina te w prawdziwych autobusach

ZASŁUŻENI PRACOWNICY MPK S.A. ODCHODZĄ NA EMERYTURĘ

Po 46 latach pracy na zasłużoną emeryturę odeszła Ewa Mucha związana z MPK S.A. od 3 września 1968 roku. W okresie od 3 września 1968 do 31 grudnia 1971 roku była starszym rachmistrzem w Pionie Głównego Księgowego.

Następnie przez dwa lata była księgową w tym pionie. Od 1 kwietnia 1974 zajmowała stanowisko starszego referenta ds. ekonomicznych w Sekcji Księgowości Kosztów Własnych, aby od 1976 do 1983 roku być kierownikiem Sekcji Księgowości Majątkowej. Potem przez 7 lat była zastępcą Głównego Księgowego, a od 1991 roku do dnia przejścia na emeryturę, czyli do 31 października 2014 roku pełniła funkcję Głównego Księgowego. Została odznaczona Brązowym Krzyżem Zasługi, Odznaką „Zasłużony Pracownik MPK S.A.” oraz odznaką „Honoris Gratia” nadaną 6 października 2005.

Andrzej Całus był związany z MPK S.A. od 24 lipca 1978 roku. Przez okres 36 lat pracy zajmował kolejno stanowiska: tokarza w Wydziale Produkcyjno Remontowym, referenta ds. technicznych w Dziale Technicznym Trakcji Spalinowej, specjalisty ds. konstrukcji samochodowych, kierownika zmiany w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Bieńczyce, zastępcy kierownika Zakładu ds. Ruchu, kierownika Zajeźdni Autobusowej Bieńczyce, specjalisty – koordynatora ds. komunikacji w Dziale Dyspozycji i Kontroli Przewozów oraz kierownika Działu Obsługi Ruchu. Został odznaczony odznaką „Zasłużony Pracownik MPK S.A.” nadaną 23 października 1989 roku oraz odznaką honorową „Zasłużony dla Transportu RP” nadaną 20 września 2005 roku.

W 2014 roku na emeryturę odeszli także m.in.: Józef Desoń – pracownik pogotowia technicznego autobusów, Kazimiera Maj-Łabuz – specjalista ds. inżynierii ruchu, Halina Kasperczyk – kierownik Sekcji Wynagrodzeń, Maria Kordas – pracownik ds. opłat dodatkowych, Mieczysław Kulka – kierownik Sekcji So-



Andrzej Całus

Pracownicy z odznaką
„Zasłużony dla MPK S.A. w Krakowie”
nadana 30 października 2014 roku:

Wiesław Kasperczyk – kierowca autobusu
komunikacji miejskiej

Tadeusz Opryszek – kierowca autobusu
komunikacji miejskiej

Tadeusz Fiut – Kierownik Działu
Kontroli Biletów i Windykacji

Andrzej Ostafin – magazynier

Roman Szmeling – kierowca autobusu
komunikacji miejskiej

Zenon Szmigiel – kierowca autobusu
komunikacji miejskiej

Jacek Dusik – kierowca autobusu
komunikacji miejskiej

Jacek Kołodziej – kierownik Stacji
Obsługi i Remontów

Danuta Walas – kierownik Działu Inwestycji,
Remontów i Obsługi Infrastruktury

Jerzy Pławewski – elektromechanik pojazdów

Zbigniew Morteł – mistrz-koordynator

Artur Opaliński – kierowca autobusu
komunikacji miejskiej

cialnej i PKZP, Danuta Kuchna – specjalista ds. ekonomicznych, Stefan Szczypuła – kierownik Działu Szkolenia, Andrzej Wójcik – specjalista ds. weryfikacji.

Marek Gancarczyk



Ewa Mucha pracowała w MPK S.A. przez prawie 46 lat

SPOTKANIA Z DŁUGOLETNIMI

W listopadzie i grudniu 2014 roku odbyły się spotkania z długoletnimi pracownikami naszego przedsiębiorstwa. Wszyscy, którzy w MPK S.A. przepracowali 20, 25, 30, 35, 40, 45 lat odebrali życzenia samych sukcesów w życiu zawodowym i osobistym. Podczas uroczystości zasłuzeni pracownicy naszego przedsiębiorstwa usłyszeli słowa uznania za swoje zaangażowanie i trud włożony w wykonywane obowiązki. Jubilaci wraz z pamiątkowymi dyplomami otrzymali podziękowania za wiele lat pracy, którą przyczyniali się do rozwoju spółki będąc jej najlepszą wizytówką. Świętowane jubileusze są okazją do wspomnień i podsumowań pewnego rozdziału, ale z drugiej strony może to być również dobry początek nowego, obfitującego w szczęśliwe zdarzenia etapu w życiu.

*Długoletni pracownicy Zajezdni i Stacji Autobusowej Płaszów:***Jubileusz 35 lat**

Batko Kazimierz – kierowca
 Czyżniewski Jan – kierowca
 Kogut Stanisław – magazynier
 Kulma Zbigniew – elektromechanik pojazdów
 Moskalewicz Stanisław – kierowca
 Sukiennik Przemysław – kierowca
 Szymczyk Jacek – elektromechanik pojazdów

Jubileusz 30 lat

Jamróz Tadeusz – kierowca
 Janosz Władysław – kierowca
 Kaczmarczyk Jarosław – mechanik napraw pojazdów
 Kalemba Tadeusz – kierowca

Kubuśka Marek – kierowca
 Kura Ryszard – elektromechanik urządzeń
 Kwiecień Janusz – mistrz
 Leżoń Wiesław – kierowca
 Nawrot Paweł – kierowca
 Nowak Krzysztof – magazynier
 Oczkowski Artur – mechanik napraw pojazdów
 Pilarski Henryk – mechanik napraw pojazdów
 Piwowarczyk Krzysztof – kierowca
 Sendor Jerzy – kierowca
 Słowski Waław – kierowca
 Wajda Bogdan – kierowca

*Długoletni pracownicy administracji MPK S.A.:***Jubileusz 45 lat**

Stefan Szczypuła – kierownik Działu Szkolenia

Jubileusz 40 lat

Wacław Kliś – elektromonter

Jubileusz 35 lat

Zofia Bieniek – inspektor ds. realizacji zakupów
 Beata Capała – pracownik ds. gospodarki odzieżą
 Stanisław Dalach – portier
 Bogusław Doniec – kontroler jakości ds. autobusów
 Grażyna Furga – inspektor ds. kosztów
 Jarosław Król – kierownik Warsztatu Elektrycznego
 Eugeniusz Kuklewicz – inspektor ds. realizacji zakupów
 Janusz Kurowski – elektromechanik urządzeń
 Wiesław Łęcki – sprzedawca
 Franciszek Osuch – kierownik Stacji Obsługi
 Autobusów Bińczyce

Jubileusz 30 lat

Andrzej Bilski – Główny Specjalista ds. Projektów
 Lucyna Bobek – inspektor ds. kosztów
 Józef Desoń – pracownik pogotowia
 technicznego autobusów

Kazimierz Fudala – Dyrektor ds. Technicznych
 Jolanta Krawiec – sprzedawca
 Małgorzata Kudłek – inspektor ds. planowania i rozliczeń
 Mieczysław Kulka – kierownik Sekcji Socjalnej i PKZP
 Lucyna Małek – inspektor ds. administracyjnych
 Jan Miś – monter urządzeń
 Grażyna Paślawska-Kusia – specjalista ds. personalnych
 Stanisław Pietruszka – elektromonter napraw pojazdów
 Tomasz Możdzierz – kierownik Stacji Obsługi
 Autobusów Wola Duchacka
 Anna Nowak – pracownik ds. opłat dodatkowych
 Małgorzata Płaza – kierownik Sekcji Kosztów
 Bogusław Prochownik – portier
 Janusz Rybak – specjalista ds. rozkładów jazdy
 Jerzy Sałapa – pracownik pogotowia
 technicznego autobusów
 Adam Ślęczek – kierownik Sekcji Pogotowia Technicznego
 Jolanta Świder – inspektor ds. wynagrodzeń
 Tadeusz Wilczkiewicz – monter urządzeń
 Ryszard Wróbel – kierownik Sekcji Autobusowej
 Maria Zięba – specjalista ds. kontrolingu

*Długoletni pracownicy Działu Zarządzania Ruchem***Jubileusz 40 lat**

Kosek Bogdan – inspektor ruchu
 Ryglewicz Jerzy – inspektor ruchu

Jubileusz 35 lat

Pyrek Zbigniew – inspektor ruchu

Bielarz Andrzej – ślusarz
 Fryc Stanisław – pracownik pomocniczy

Jubileusz 30 lat

Hajduk Grażyna – inspektor ds. likwidacji szkód

PRACOWNIKAMI MPK S.A.

Długoletni pracownicy Zajezdni i Stacji Autobusowej Bieńczyce:

Jubileusz 40 lat

Duraj Rafał – elektromechanik pojazdów
Krupa Andrzej – elektromechanik pojazdów

Jubileusz 35 lat

Kurak Marek – elektromechanik urządzeń
Skoczylas Ireneusz – mechanik napraw pojazdów
Twardosz Janusz – dyspozytor zajezdniowy
Kucia Tadeusz – kierowca autobusu

Jubileusz 30 lat

Kwatek Marek – elektromechanik pojazdów
Łacheta Jacek – elektromechanik pojazdów
Wierzbński Artur – elektromechanik pojazdów
Gołąb Andrzej – kierowca autobusu
Król Ryszard – – kierowca autobusu
Krzywda Wiesław – kierowca autobusu
Sufczyński Leszek – kierowca autobusu
Zysek Dariusz – kierowca autobusu

Długoletni pracownicy Zajezdni i Stacji Tramwajowej Nowa Huta:

Jubileusz 40 lat

Paluch Wiesław – elektromonter napraw pojazdów
Tynor Zbigniew – elektromechanik pojazdów

Jubileusz 35 lat

Mróz Wiktoria – pracownik ds. analiz i rozliczeń
Gryga Marian – elektromechanik pojazdów
Kowal Józef – motorniczy
Krawczyk Zenon – elektromonter napraw pojazdów
Kuc Stanisław – motorniczy

Jubileusz 30 lat

Kasperczyk Halina – pracownik ds. czasu pracy
Ogiela Halina – inspektor ds. osobowych
Grzesiak Waldemar – motorniczy
Kadłuczka Krzysztof – mechanik napraw pojazdów
Kulon Wojciech – motorniczy
Maślanka Krzysztof – motorniczy
Pawłowski Jerzy – mechanik napraw pojazdów
Pogudź Ryszard – motorniczy
Solich Henryk – elektromonter napraw pojazdów

Długoletni pracownicy Zajezdni i Stacji Autobusowej Wola Duchacka:

Jubileusz 40 lat

Kucharski Ryszard – pracownik zaplecza
Młonek Tadeusz – kierowca

Jubileusz 35 lat

Guzik Witold – pracownik zaplecza
Krzywicki Maciej – kierowca
Obrzut Stanisław – kierowca
Rapacz Jerzy – pracownik zaplecza
Rączka Wiesław – kierowca
Wąsik Stanisław – pracownik zaplecza
Wąsiołek Tadeusz – pracownik zaplecza
Werewka Krystian – pracownik zaplecza
Widłak Józef – pracownik zaplecza
Wyżga Piotr – kierowca
Żarnowski Henryk dyspozytor zajezdniowy

Jubileusz 30 lat

Bujak Adam – mistrz koordynator
Cheba Piotr – kierowca
Ćwierz Jacek – pracownik zaplecza
Gacek Kazimierz – kierowca
Górkiewicz Henryk – dyspozytor zajezdniowy
Hajos Stanisław – kierowca
Kurleto Maciej – pracownik zaplecza
Pierzchała Józef – dyspozytor zajezdniowy
Pokracki Stanisław – kierowca
Smęder Wojciech – pracownik zaplecza
Stańczyk Adam – pracownik zaplecza
Świdowski Robert – kierowca
Śliwińska Ewa – pracownik ds. eksploatacyjnych

Oprac. Marek Gancarczyk i Katarzyna Sadowska



Jubilaci z Zajezdni i Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce

W ŻORACH DYSKUTOWANO O DARMOWEJ KOMUNIKACJI W MIASTACH

W czwartek, 6 listopada w Żorach została zorganizowana konferencja, podczas której przedstawiciele z kilku miast Polski oraz m.in. z Chin i Estonii mówili o swoich doświadczeniach związanych z funkcjonowaniem darmowego transportu miejskiego. Kwestię wprowadzenia darmowego transportu komentowali także specjaliści, w tym dr Michel van Hulten z Uniwersytetu Nauk Stosowanych holenderskiego Saxion.

Doświadczenie z wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji miejskiej, która do tej pory wzbudza największe zainteresowanie, ma stolica Estonii – Tallinn. Z informacji podanych przez Taavi Aas, zastępcę prezydenta Tallina wynika, że w 2012 roku budżet na funkcjonowanie transportu publicznego w tym mieście wynosił 53 mln Euro (ok. 224 mln zł). Wpływy ze sprzedaży biletów wyniosły w tym samym roku jedynie 17 mln Euro (czyli niecałe 72 mln zł). Pokrywały więc zaledwie 32 proc. kosztów funkcjonowania całego transportu. Co więcej część z tej kwoty (5 mln Euro, czyli ponad 21 mln zł) pochodziło od osób, które nie były mieszkańcami Tallina, ale kupowały bilety i korzystały z komunikacji. Jak łatwo policzyć władze stolicy Estonii musiały dopłacać rocznie do transportu aż 70 proc. brakującej kwoty.

Darmowa komunikacja została wprowadzona w Tallinie 1 stycznia 2013 roku. Trzeba jednak pamiętać, że mogą z niej korzystać wyłącznie osoby mieszkające na stałe w Tallinnie i tam płacące podatki (mieszka tam nieco ponad 430 tys. osób). Pozostałe osoby nadal muszą kupować bilety (bilet jednorazowy kupowany u prowadzącego to koszt 1,6 Euro – ok. 7 zł).

O swoich doświadczeniach dotyczących funkcjonowania darmowego transportu mówił podczas konferencji w Żorach także pracownik Akademii Nauk Społecznych w chińskim Chengdu. Co ciekawe mieszka tam ponad 5,5 mln osób, a mimo tego transport miejski składa się wyłącznie z linii autobusowych. Pod koniec 2013 roku tych autobusów było tam 10 677 i jeździły na 351 liniach. Wprowadzenie darmowego transportu w Chengdu zaczęło się w 2008 roku od udostępnienia bezpłatnych przejazdów dla osób, które skończyły 70 lat. Potem wprowadzono prawo do korzystania z komunikacji bez opłat do dwóch godzin. W 2012 roku kursowały tam już 44 bezpłatne linie. Rok później wprowadzono darmowe przejazdy. Co to oznacza? To oznacza, że za darmo można korzystać z transportu publicznego między 5 a 7 rano. Dodatkowo wprowadzone zmiany taryfowe zostały przeprowadzone dwa miesiące przed uruchomieniem nowych linii autobusowych. Żeby zachęcić mieszkańców do

korzystania z nich i aby nie wozily powietrza zdecydowano, że nie będzie w nich opłat. W sumie bezpłatnie można tam korzystać jedynie z części kursujących linii autobusowych (dokładnie 100).

W Polsce jest kilka miejscowości, gdzie z komunikacji mieszkańcy mogą korzystać za darmo. Największa z nich to ponad 60 tysięczne Żory. Jest także Gostyń i podwarszawskie Ząbki.

W Żorach mieszkańcy mają do dyspozycji siedem bezpłatnych linii autobusowych (przez Żory dodatkowo przejeżdża jeszcze sześć linii autobusowych, w których trzeba mieć bilety). Darmowe linie są obsługiwane małymi pojazdami (busy). Celem władz miasta było zwiększenie osób korzystających z miejskiego transportu. Cel został osiągnięty tak skutecznie, że problemem stał się tłok. Jak stwierdził przedstawiciel władz Żor z darmowej komunikacji zaczęli bardzo często korzystać ci, którzy do tej pory chodzili pieszo na krótkich odcinkach. Autobusami jadą najczęściej jeden przystanek.

Podobna sytuacja jest także w niewielkich podwarszawskich Ząbkach. Tam także oprócz darmowych linii kursują linie autobusowe, gdzie trzeba kasować bilety (komunikacja organizowana przez warszawski Zarząd Transportu Miejskiego).

Darmowy transport wcale nie oznacza, że do każdego kursującego tramwaju i autobusu w mieście można wsiąść i jechać bez biletu. W Żorach mówił o tym dr Michel van Hulten z Uniwersytetu Nauk Stosowanych holenderskiego Saxion. Jego zdaniem o pewnej formie darmowej komunikacji miejskiej można mówić już wtedy, gdy bezpłatnie korzysta z niej jakaś grupa pasażerów, np. osoby powyżej 65 roku życia, dzieci lub niepełnosprawni. Oczywiście docelowo można mówić o likwidacji opłat dla wszystkich, ale taka decyzja musi być poprzedzona dokładną analizą. W jego opinii jednym z powodów wprowadzenia darmowej komunikacji może być sytuacja, gdy korzysta z niej mało osób i w jadących tramwajach i autobusach jest dużo wolnych miejsc. Brak opłat miałby w takiej sytuacji zachęcić pasażerów do pozostawienia samochodów i zapelnienia pustych foteli. Jak zaznaczył podczas swojej prezentacji, te dodatkowe osoby podróżujące za darmo (np. osoby starsze, czy też dzieci) nie byłyby żadnym dodatkowym kosztem dla i tak kursujących tramwajów i autobusów.

W ponad milionowej aglomeracji krakowskiej (miasto Kraków i 15 podkrakowskich gmin) bezpłatnie z komunikacji może korzystać 14 grup pasażerów (m.in. dzieci do 4 lat, osoby, które skończyły 70 lat, osoby niepełnosprawne, krwiodawcy czy dzieci z rodzin wielodzietnych). To naprawdę duża grupa.

Marek Gancarczyk

KULTURA PASAŻERÓW W POJAZDACH

W wielu przypadkach podróżowałoby się nam przyjemniej, gdybyśmy tylko zechcieli pamiętać, że oprócz nas podróżują także inni, którym nasze zachowanie może przeszkadzać.

Obecnie najbardziej popularnym stał się temat rozmów prowadzonych w pojazdach komunikacji miejskiej przez telefon. Stało się tak za sprawą kampanii prowadzonej od listopada 2014 roku przez MPK S.A. wspólnie z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu pod hasłem „Weźże gadaj ciszej”. Zamiast oficjalnego komunikatu, by nie zakłócać spokojnej jazdy innym pasażerom, na monitorach w autobusach miejskich i tramwajach pojawił się krótki spot pokazujący nawyk głośnych rozmów przez komórkę. Postaci z kreskówki apelują: „Nie chcę słyszeć, co masz na obiad”, „Nie chcę słyszeć o twoich chorobach”, „Nie chcę słyszeć twoich kłótni”. Kampania ma pobudzić do refleksji i przypomnieć, że w autobusach i tramwajach należy zachowywać się kulturalnie. Z prowadzonych, nierzadko bardzo głośno, rozmów telefonicznych można dowiedzieć się np. kto na jakie choroby cierpi i jakie ma problemy w domu czy pracy. Dla wielu trudne do zniesienia są wulgaryzmy będącymi przerywnikami rozmów, albo robione pełnym głosem intymne wynurzenia. Nie ma wprawdzie w przepisach porządkowych zakazu prowadzenia takich rozmów, bo są przecież sytuacje, kiedy trzeba odebrać telefon i są ludzie, którzy potrafią rozmawiać w nieuciążliwy dla innych sposób.

Coraz popularniejsza stała się też podróż z termicznym kubkiem kawy i obowiązkową do niej drożdżówką. Taki widok jest dość powszechny rano, gdy jadąc do pracy podróżujący spożywają spóźnione śniadanie. Ciekawe jak wyglądałoby podróżujący w pobliżu jedzącego, gdyby prowadzący musiał nagle gwałtownie zahamować? Zdarza się także, że niektórzy pasażerowie, szczególnie ci młodszy, słuchają muzyki poprzez słuchawki lub z telefonu, przy czym w taki sposób, że wraz z nimi do słuchania są zmuszeni pasażerowie stojący obok. Niestety, pomimo zakazów, pasażerowie robią to z pełną świadomością.

Jakiś czas temu podróżując tramwajem byłam świadkiem, jak dwoje młodych ludzi wsiadło do niego wraz z rowerami. Wsiadli, bo właśnie spadł deszcz. Zgodnie z przepisami mieli do tego prawo, gdyż w tramwaju nie było dużo pasażerów. Niestety rowery były mocno zabłoczone i zostały ustawione tuż przy wejściu. Na kolejnych przystankach wsiadało coraz więcej pasażerów, którzy przepychając się obok rowerów zabierali z nich na odzież część błota. Innym razem pasażer przewożący rower nie chcąc przeszkadzać wsiadającym, ustawił swój rower w miejscu przeznaczonym dla wózków. Problem pojawił się gdy do pojazdu wsiadł niepełnosprawny na wózku.

Uchwała nr XLIV/544/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 maja 2008 roku z późniejszymi zmianami w sprawie „Przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie” nakłada na podróżnych różne zakazy. W pojazdach transportu zbiorowego nie wolno: wsiadać i wysiadać po sygnale odjazdu, jechać na stopniach lub zewnętrznych częściach pojazdu, otwierać drzwi pojazdu w czasie jazdy, zanieczyszczać pojazd lub niszczyć jego urządzeń i wyposażenia, wychylać się z pojazdu i opierać się o drzwi podczas jazdy, spożywać artykułów żywnościowych mogących zabrudzić innych pasażerów lub zanieczyścić wnętrze pojazdu, grać na instrumentach muzycznych, korzystać z radioodbiorników lub zakłócać w inny sposób spokój w pojeździe, palić tytoniu, spożywania napojów alkoholowych, wyrzucania jakichkolwiek przedmiotów w czasie jazdy lub postoju, prowadzić wszelkich zbiorów pieniędzy lub jakichkolwiek rzeczy, za wyjątkiem sytuacji, w których organizator posiada stosowne upoważnienie, wchodzić do pojazdu w łyzworolkach lub wrotkach, wykonywać czynności mogących narazić współpasażerów na szkody lub obrażenia, wykonywać innych czynności niedozwolonych w miejscach publicznych. W bieżącym roku wprowadzono też zakaz używania e-papierosów oraz środków odurzających.

Prowadzący mogą upomnieć uciążliwego pasażera lub zobowiązać go do opuszczenia pojazdu. Odmówić dalszej jazdy pasażerom mogą w przypadkach wskazanych w przepisach, tj. kiedy pasażer jest nietrzeźwy, kiedy może zabrudzić innych pasażerów i pojazd, kiedy pali tytoń, używa e-papierosów oraz środków odurzających, zachowuje się agresywnie bądź stwarza inne istotne zagrożenie dla pasażerów.

Komfort jazdy zależy w dużej mierze od samych pasażerów, a przede wszystkim od ich kultury.

Katarzyna Sadowska

Anna Robak



Głośne rozmowy przez telefon w tramwajach i autobusach przeszkadzają pasażerom

SINFONIETTA CRACOVIA ZAGRAŁA WYJĄTKOWY KONCERT W TRAMWAJU

W czwartek, 27 listopada krakowianie mogli wysłuchać jedyne i niepowtarzalnego koncertu orkiestry Sinfonietta Cracovia w tramwaju. Artystów można było spotkać w nowoczesnym wagonie Bombardiera kursującym po trasie linii nr 8 z Bronowic Małych do Borku Fałęckiego.



Tramwaj z grającą orkiestrą kursował po trasie linii nr 8

Wyjątkowy koncert rozpoczął się o godzinie 16.00 na pętli w Bronowicach Małych. Od tego momentu, jadąc ulicami Krakowa, pasażerowie mogli słuchać muzyki. Nie brakowało chętnych, którzy przyłączali się do muzyków śpiewając znane piosenki. Występ artystów pod batutą Jurka Dybała odbywał się w ramach cyklu koncertów „Daj się zaskoczyć!” i był elementem obchodów 20-lecia istnienia Sinfonietta Cracovia.

Orkiestra Stołecznego Królewskiego Miasta Krakowa Sinfonietta Cracovia to dynamiczny i wszechstronny zespół założony z inicjatywy samych muzyków przy wsparciu Krzysztofa Pendereckiego i Elżbiety Pendereckiej, obchodził w 2014 roku jubileusz 20-lecia swojego istnienia. Nie-

zwykle wysoki poziom wykonawczy Sinfonietty potwierdza współpraca z takimi mistrzami batuty, jak: Lorin Maazel, Valery Gergiev, Christoph Eschenbach, Jerzy Maksymiuk, Antoni Wit czy John Axelrod. W gronie solistów współpracujących z orkiestrą znajdują się natomiast: Krystian Zimerman, Mischa Maisky, Maxim Vengerov i Pieter Wispelwey. Wśród wytwórni płytowych, dla których orkiestra nagrywała, znalazły się m.in.: Channel Classic, Arion, CD Accord i Dux.

Otwarty na różne gatunki i nieograniczający się tylko do klasycznego repertuaru zespół, brał udział w takich projektach jak: Festiwal Unsound, Festiwal Muzyki Filmowej, przedstawienia teatralne „Chopin bez fortepianu” czy nagrania muzyki filmowej (ostatnio m.in. do produkcji „Miasto 44”).

Marek Gancarczyk



W tramwaju można było usłyszeć utwory znanych kompozytorów



Sinfonietta Cracovia zamieniła tramwaj w salę koncertową

ĆWICZENIA SPORTOWO POŻARNICZE ZAKŁADOWEJ OSP W MPK S.A. W KRAKOWIE W ROKU 2014

W dniu 24 października 2014 roku na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka odbyły się jesienne ćwiczenia sportowo-pożarnicze dla jednostek Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w MPK S.A. w Krakowie. Tradycyjnie w ćwiczeniach uczestniczyli druhowie z sześciu Stacji Obsług autobusowo-tramwajowych.

Przeprowadzono ćwiczenia w dwóch konkurencjach: bojówce oraz likwidacji wycieku substancji ropopochodnych. O wyniku decydował łączny czas ich wykonania. W usuwaniu wycieku substancji ropopochodnych przy użyciu własnych apteczek ekologicznych sekcje startowały w składach dwuosobowych i wszystkie wykonały zadanie prawidłowo i zmieściły się w wyznaczonym limicie czasowym, o wynikach zatem decydowały czasy uzyskane w drugiej konkurencji bojówce.

Zwycięzcami w jesiennej edycji ćwiczeń zostali druhowie ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, drugie miejsce zajęli druhowie ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce a trzecie miejsce zajęli druhowie ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.

Sekcja z Nowej Huty startowała w następującym składzie: Śliwa Adam, Galos Robert, Gorajczyk Artur, Jakubowicz Michał, Oryszczak Jerzy, Pytel Tomasz, Strzępek Mariusz i Zając Włodzimierz.

Na zaproszenie organizatora ćwiczeń strażacy z Państwowej Straży Pożarnej z Bieżanowa zaprezentowali lekki samochód specjalny rozpoznania chemicznego na wyposażeniu którego znajduje się cały szereg urządzeń i przyrządów do prowadzenia specjalistycznych akcji ratowniczych. W krótkim instruktażu nasi druhowie mieli okazję do poszerzenia swojej wiedzy i zapoznania się z wyposażeniem pojazdu.

W dniu 30 maja 2014 r. na obiekcie Dębnickiego Towarzystwa Sportowego Tramwaj odbyły wiosenne ćwiczenia sportowo-pożarnicze w dwóch konkurencjach: sztafecie i bojówce. W łącznej punktacji zwyciężyli druhowie ze SOA Płaszów, drugie miejsce zajęli druhowie ze SOT Nowa Huta a trzecie druhowie ze SOA Bieńczyce.

Sekcja z Płaszowa startowała w składzie: Wójcicki Andrzej, Nowak Zbigniew, Nowak Józef, Pers Tomasz, Hadała Artur, Krzywdziński Wojciech, Malik Marcin i Miśtał Robert.

Tradycyjnie zwycięzca wiosennej edycji reprezentował naszą Jednostkę w Gminnych Zawodach Sportowo-Pożarniczych rozegranych 22 czerwca 2014 roku na terenie OSP Wyciąże.

Jesienne i wiosenne Ćwiczenia Sportowo-Pożarnicze potwierdziły pożądaną gotowość i stopień wyszkolenia druhów oraz posiadanego sprzętu bojowego.

Zwycięzcy tradycyjnie otrzymali okolicznościowe puchary Prezesa MPK S.A. i dyplomy oraz nagrody. Swoje nagrody nie tylko dla zwycięzców ufundowały organizacje związkowe działające w MPK S.A.

Sprawne sędziowanie przeprowadzili druhowie z Państwowej Straży Pożarnej z Jednostki Ratowniczo Gaśniczej nr 2 z ulicy Rzemieślniczej

Uzupełnieniem naszych ćwiczeń są cykliczne szkolenia z udziałem strażaków z Państwowej Straży Pożarnej z poszczególnych Jednostek Ratowniczo Gaśniczych i Szkoły Aspirantów z terenu miasta Krakowa w zakresie budowy i obsługi naszych pojazdów tramwajowych i autobusowych. Działania te mają w konsekwencji minimalizować czas niezbędny do prowadzenia działań ratowniczych w kolizjach i wypadkach z udziałem naszych pojazdów.

Władysław Żmuda



Ćwiczenia Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej MPK S.A.

DRUŻYNA POLICJI NAJLEPSZA W PIŁKARSKIM TURNIEJU NA BOISKU DTS TRAMWAJ

Najlepszym zespołem piłkarskiego turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa została drużyna policji, która w finale zwyciężyła z zawodnikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji SA. Trzecie miejsce wywalczył zespół Straży Miejskiej, który okazał się lepszy od Straży Pożarnej. Piąte i szóste miejsce zajęły zespoły reprezentujące MPK S.A. - motorniczowie i kierowcy.

Tej rywalizacji towarzyszył także rozgrywany równocześnie na boisku ze sztuczną nawierzchnią turniej dzieci, które trenują w różnych klubach piłkarskich w DTS Tramwaj, Cracovii, Garbarni oraz podkrakowskich Mogilanach. Najlepsi okazali się młodzi piłkarze Cracovii, którzy zajęli pierwsze i drugie miejsce. Trzecie miejsce wywalczyli piłkarze DTS Tramwaj, a czwarte zespół z Mogilan.

Turniej, w którym rywalizowali zarówno seniorzy jak i dzieci został rozegrany w sobotę, 25 października 2014 roku na boiskach sportowych Dębickiego Towarzystwa Sportowego Tramwaj przy ul. Praskiej 61a. Wzięło w nim udział 10 drużyn, reprezentujących miejskie spółki (MPK S.A., MPWiK SA, MPEC SA, MPO Sp. z o.o.), policję, straż miejską, straż pożarną, ZUE SA dziennikarzy



Prezydent Krakowa rozpoczął mecz dzieci

z Radia Kraków oraz sześć drużyn złożonych z dzieci trenujących m.in. w krakowskich klubach.

Turniej uroczyście rozpoczął Jacek Majchrowski, Prezydenta Miasta Krakowa, który przede wszystkim zwrócił uwagę, na wielką rolę klubów sportowych w wychowaniu dzieci i młodzieży. Przypomniawszy także wieloletnią współpracę Urzędu Miasta Krakowa z Dębickim Towarzystwem Sportowym Tramwaj w organizacji różnego rodzaju rozgrywek nie tylko dla dzieci i młodzieży, ale także dla dorosłych. Otwarcie turnieju towarzyszył pokaz futbolu amerykańskiego oraz występ cheerleaderek.

Drużyny w nagrodę za sportową rywalizację otrzymały puchary, a zawodnicy medale i dyplomy, które wrę-



W turnieju padło wiele bramek

czył Tadeusz Trzmiel, I Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji i Infrastruktury.

Warto podkreślić, że tego rodzaju turnieje, w których rywalizują zespoły z miejskich spółek i jednostek na boisku sportowym DTS Tramwaj odbywają się każdego roku. Po raz pierwszy towarzyszył im jednak turniej dzieci na co dzień trenujących w piłkarskich klubach.

Rozgrywany w sobotę turniej był okazją do rozpoczęcia obchodów przypadającego w przyszłym roku jubileuszu 70-lecia DTS Tramwaj.

Organizatorem piłkarskiego turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa było Dębnickie Towarzystwo Sportowe Tramwaj. Turniej nie mógłby się jednak odbyć bez wsparcia miejskich spółek: **Krakowskiego Holdingu Komunalnego SA, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA, Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej SA, Miejskiego Przedsiębior-**



Pokaz futbolu amerykańskiego

stwa Wodociągów i Kanalizacji SA oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o.

Marek Gancarczyk, fot. Wiesław Majka

PRACOWNICY MPK S.A. ZNÓW WALCZYLI W PIŁKARSKIEJ LIDZE

Bardzo ciekawy przebieg miały jesienne rozgrywki ligi MPK S.A.. Zgodnie z przewidywaniami mniejsza liczba uczestników nie wpłynęła negatywnie na przebieg zmagania. Zawodnicy drużyny Stacji Obsługi i Remontów, która się wycofała, zasilili inne zespoły i liga nabrała rumieńców.

Aktualny mistrz Ligi - Wola Duchacka, ma na koncie zaledwie 10 punktów, a i te zdobywane były z wielkim trudem. Liderująca drużyna Płaszowa dopiero w ostatnim meczu rundy straciła pierwsze punkty w emocjonującym meczu z motorniczymi z Podgórze. Drużyna ta wśród uczestników ligi nazywana jest „Koroną ligi MPK S.A.” z racji stylu gry przypominającego ekipę z Kielc w ekstraklasie. Drugą siłą obecnych zmagania jest drużyna Bieńczy, która uległa po bardzo zaciętym meczu liderowi z Płaszowa. Będący dostarczycielem punktów w ubiegłym sezonie zespół Nadzoru Ruchu po wzmocnieniach teraz ma na koncie już 6 „oczek”, a w kilku meczach niewiele brakowało do zdobycia choćby punktu. Znowu wielkim pechowcem jest Nowa Huta, która z dorobkiem zaledwie 4 punktów zajmuje 6 lokatę. W każdym meczu byli równorzędnym lub nawet lepszym zespołem, a mimo to punktów nie zdobywali. Dlaczego? Odpowiedź na to pytanie muszą znaleźć sami, bo grają dobrze, a w tabeli tego nie widać. Będący na 7 pozycji zespół SOA Wola Duchacka wcale nie był najsłabszym zespołem, bo gdyby nie kłopoty ze składem z całą pewnością mieliby na koncie jakąś zdobycz punktową.

Już teraz patrząc na tabelę widać, że nie dominuje jeden zespół. Dwie drużyny odskoczyły od reszty ale ich domina-



W lidze nie brakuje zdecydowanej walki

cja nie jest tak widoczna, jak w ubiegłym sezonie Woli Duchackiej. Wygrywają, ale po zaciętych meczach co pokazuje bilans bramkowy – stosunkowo mała ilość strzelonych bramek. Zimowa przerwa na ładowanie akumulatorów z pewnością ostudzi emocje i wiosną wybiegną na boisko drużyny głodne sportowej rywalizacji. Podsumowując rundę jesienią, bardzo emocjonującą i wyrównaną, mamy nadzieję na równie duże emocje wiosną.

Janusz Więckowski

WAGON Z NOWEGO SĄCZA NADAL TESTOWANY W KRAKOWIE

Firma Newag z Nowego Sącza wyprodukowała tylko jeden tramwaj 126N - „Nevelo”. Projekt i budowa zostały dofinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach programu Ini-Tech. Firma z Nowego Sącza niewątpliwie musi zdobyć doświadczenie w produkcji tramwajów. Dla zrealizowania tego celu niezbędne jest prowadzenie obserwowanej eksploatacji testowej. Miastem położonym najbliżej siedziby producenta i posiadającym infrastrukturę tramwajową jest Kraków. Stąd już prawie półtoraroczny pobyt tramwaju w Krakowie, w trakcie którego weryfikowane są założenia producenta.

W projekcie założono, że tramwaj będzie energooszczędny i komfortowy. Aby osiągnąć pierwszy cel zastosowano nowoczesne, sterowane elektronicznie trakcyjne silniki asynchroniczne VEM o mocy 105 kW każdy, zaplanowano instalację układów odzyskiwania i zwrotu energii elektrycznej do sieci zasilającej oraz układu akumulacji energii. Komfort (dla pasażerów i otoczenia) ma zagwarantować zastosowanie kół z wkładkami gumowymi SAB Wabco oraz użycie wózków skrętnych, zmniejszających nacisk i oddziaływanie zestawu kołowego na tor. Wózki skrętne mają również poprawić właściwości jezdne oraz zmniejszyć zużycie kół i szyn. Skrajne wózki, na których opierają się pierwszy i ostatni człon są napędowe (każdy wyposażony w dwa silniki), wewnętrzne zaś, pod członem środkowym są dwuosiowymi wózkami tocznymi.

Podstawowe dane techniczne pojazdu:

- długość 31620 mm,
- szerokość 2400 mm,
- wysokość 3690 mm.

Układ hamulcowy pochodzi z firmy Hanning & Kahl Oerlinghausen. Tramwaj ma 60 miejsc siedzących i 175 stojących. Przejście w połączeniu między członami ma szerokość 1400mm. W obecnym wariantcie wyposażenia kabiny pasażerskiej, najmniejsza szerokość przejścia wynosi 550mm. Tramwaj jest w całości niskopodłogowy. Wysokość podłogi zmienia się od 350 mm w strefie wejścia do 480 mm nad wózkami. Siedzenia są obite tkaniną, poręcze wykonano ze stali nierdzewnej. Pierwsze i ostatnie drzwi są jednoskrzydłowe, pięć pozostałych dwuskrzydłowych. Drugie drzwi wyposażono w wysuwającą się automatycznie rampę dla osób niepełnosprawnych, dla których przewidziano w pojeździe dwa miejsca z pasami bezpieczeństwa. Komfortową temperaturę ma zapewniać klimatyzator firmy Thermoking. Inne wyposażenie Nevelo dostosowano do

standardów krakowskiego MPK S.A.: zainstalowano kasowniki zgodne z systemem Krakowskiej Karty Miejskiej, kamery monitoringu wewnętrznego, trzy monitory dla pasażerów umożliwiające wyświetlanie reklam lub informacji, zewnętrzny system tablic kierunkowych, skuteczny system nagłaśniający. Do standardu krakowskiego brakuje tylko wewnętrznych tablic lub wyświetlaczy informujących o numerze linii i trasie. Kabinę prowadzącego od przedziału pasażerskiego oddzielają drzwi.

Sterowanie tramwaju odbywa się za pomocą klasycznej dźwigni nastawnika jazdy, zestawu przycisków i dwóch dotykowych wyświetlaczy ciekłokrystalicznych.

Tramwaj w Krakowie był i jest eksploatowany na linii nr 8. Opinie pasażerów na tramwaju są podzielone, przeważają jednak pozytywne.

Poza mankamentami, wynikającymi z faktu jednostkowego wykonania tramwaju, na podstawie oceny personelu (zarówno z grupy prowadzących jak i zaplecza technicznego) uznać można, że założenia producenta zostały w większości zrealizowane.

Ponieważ jednak wykorzystywane w tramwaju podzespoły i urządzenia są odmienne, od stosowanych dotychczas w eksploatowanych krakowskich tramwajach, wymaga to większego zaangażowania producenta w przekazaniu wiedzy na ten temat.

Po okresie jazd próbnych i wyeliminowaniu stwierdzonych w ich trakcie niedoskonałości, przewiduje się, że tramwaj może być użyczony do MPK S.A. na zasadach komercyjnych.

Stanisław Jurga, fot. Mateusz Hejmo



Nevelo na linii nr 8

WIATY W NOWYCH LOKALIZACJACH

Dla podniesienia komfortu podróży pasażerów korzystających z transportu zbiorowego Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. SA ustawia wiaty w nowych lokalizacjach. Pod koniec 2014 roku pojawiły się one w 15 lokalizacjach, przede wszystkim w Nowej Hucie. Jednocześnie z wiatą są montowane ławki oraz gabloty z rozkładem jazdy i informacjami. Pasażerowie czekając na przyjazd autobusu i tramwaju mogą schronić się już pod wiatą na przystankach przy: ul. Mackiewicza, ul. Czerwonego Prądnika, ul. Bohomolca, ul. Aleksandry, ul. Bohomolca, ul. Strzelców, ul. Glinik, ul. Skotnickiej, ul. Brzeskiej, ul. Igołomskiej i ul. Stopki.

Marek Gancarczyk



NOWY SZTAB ZARZĄDZANIA RUCHEM

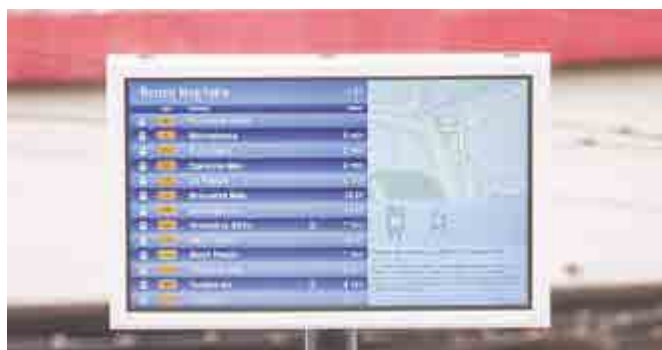
Przy ul. Centralnej, w siedzibie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, znajduje się miejsce, od którego zależy wiele w kwestii tego jak szybko krakowianie przemieszczają się po mieście. Chodzi o centrum sterowania ruchem, którego pracownicy trzymają pieczę nad funkcjonowaniem Krakowa od strony transportowej.

Z tej dyspozytorni ZIKiT zarządza przede wszystkim sygnalizacją świetlną. Dzięki podglądowi na niemal siedemdziesięciu kamerach inspektorzy mogą na żywo obserwować sytuację na drogach. W razie jakichkolwiek niepokojących zdarzeń są w stanie błyskawicznie zareagować i na przykład przekazać informację o zatorze dalej – nie tylko odpowiednim służbom, ale również bezpośrednio kierowcom poprzez system tablic informacyjnych ustawionych przy głównych krakowskich trasach.

Dyspozytornia przyjmuje również zgłoszenia od obywateli. Pod numerem 12 616 75 55 przez całą dobę dyżurują inspektorzy ZIKiT. Można do nich zgłosić wszelkiego rodzaju awarie za-



Nowa Dyspozytornia ZIKiT



Nowe tablice z informacją pasażerską

uważone na mieście – na przykład brakujące oznakowanie, czy niedziałającą sygnalizację świetlną. Taka interwencja zostanie automatycznie przekazana pracownikom firmy utrzymaniowej, którzy są w stanie bardzo szybko dojechać na miejsce usterki.

Jednak najważniejszą rolę, jaką odgrywa centrum sterowania ruchem, odczuwają przede wszystkim pasażerowie komunikacji miejskiej. Dzięki prowadzonej od kilku lat rozbudowie inteligentnych systemów transportowych niemal wszystkie przystanki tramwajowe w mieście zostały wyposażone w tablice informacji pasażerskiej. Na tym urządzeniu wyświetlają się odjazdy kolejnych tramwajów, ale podstawową funkcją tablicy jest informowanie o bieżących utrudnieniach w ruchu. Dzięki dynamicznej informacji dyspozytor jest w stanie błyskawicznie przekazać pasażerom wiadomość o problemach na sieci transportowej, mają oni wtedy szansę szybko zmodyfikować plan podróży.

Bardziej zaawansowane technicznie tablice pojawiły się również na węzłach przesiadkowych. Chodzi o ekrany LCD na których wyświetlane będą planowane zmiany w funkcjonowaniu KMK, a także bieżące informacje.

Wszystkie te nowinki mają jeden cel – sprawić, by pasażerowie mogli podróż krakowską komunikacją miejską odbyć sprawnie. Nawet gdy zdarzy się awaria.

Piotr Hamarnik, fot. Michał Wojtaszek

Obecnie obowiązująca Polityka transportowa dla Miasta Krakowa została przyjęta uchwałą Rady Miasta Krakowa w lipcu 2007 roku i obejmuje okres do roku 2015.

Oprócz wyżej wymienionego planu obowiązuje szereg innych dokumentów o charakterze lokalnym regulujących wybrane obszary związane bezpośrednio lub pośrednio z transportem. Wszystkie uregulowania krakowskie muszą być zgodne z zewnętrznymi aktami prawnymi o charakterze ustaw i rozporządzeń.

Przez przypadek udało się mi się dotrzeć do opracowania z końca dziewiętnastego wieku określającego politykę komunikacyjną ówczesnych czasów. Z uwagi na fakt, że było to pierwsze opracowanie na ten temat powstałe w Krakowie, zastanawia duża dojrzałość myśli i aktualność niektórych jego stwierdzeń. Już wtedy, podjęto się zdefiniowania i określenia celów działalności komunikacyjnej jako „dążenie do pokonania przeszkód, stawianych przez czas i odległość, zbliżenie ze sobą jak najbardziej gospodarstw, które nawzajem na siebie wpływają.” Chociaż język jest trochę archaiczny, to przekaz jest czytelny.

W tym okresie nie było tak różnorodnych środków transportowych, jak obecnie, to jednak spojrzenie na ich dobór był bardzo wyrazisty.

„Środki komunikacyjne powinny być, gospodarczo biorąc, najdoskonalsze. Żądanie to nie jest bynajmniej identyczne z doskonałością techniczną, przeciwnie częsty może być przypadek, w którym technicznie najlepszy środek transportowy będzie gospodarczo chybiony. Należy zawsze pamiętać, że rezultat ekonomiczny ocenia się wpływem komunikacji na stan zamożności.”

Podejście ekonomiczne przyjmowane jest tu jako nadrzędne kryterium podejmowania decyzji.

„Jeżeli przeto pomimo całego zbliżenia miejscowego i czasowego kosztu utrzymania komunikacji przewyższają zyski z nich płynące, rozumie się nie tylko bezpośrednie lecz i pośrednie, w takim razie, obrane środki będą błędne pomimo wszystkich zalet technicznych”.

Już wtedy prowadzono dyskusję dotyczącą wyboru środka komunikacji, w aspekcie stawianych celów i oceny ekonomicznej. *„Jeżeli więc mówimy o doskonałości środków komunikacyjnych, to oceniamy je ze stanowiska ekonomicznego, tzn. domagamy się takiej komunikacji, która by doprowadziła do skrócenia czasu i przestrzeni aż do granicy, poza którą rozpoczynają się już straty przy dalszym dążeniu do tego celu. Tak więc należy zestawić z jednej strony kosztu urządzenia i utrzymania komunikacji z drugiej strony korzyści, które one przyniosą i na podstawie takich obliczeń wybrać te sposoby, które dają najbardziej dodatni bilans.”*

O tym, że dążenia ludzkie są niezmiennie może świadczyć przestroga: *„Jest rzeczą zrozumiałą, że każda okolica choćby ze względu na wygodę i lokalny patriotyzm, pragnęłaby mieć środki transportowe jak najnowsze, najlepsze i najszybsze. Jeżeli jednak gospodarczo jeszcze do nich nie dorosła, jeżeli nie może ich wyzyskać w całej rozciągłości, wielkim jest błędem pójść za ten żądaniem, które najczęściej zaspokaja potrzeby niewielu jednostek, a tworzy zbyteczny ciężar dla całości.”*

Aspekt efektywności ekonomicznej jest podnoszony przy każdej próbie określania nowych form transportu. *„Środki komunikacyjne muszą być w ten sposób urządzone, ażeby zamortyzowały włożony w nie kapitał w czasie, przez który przypuszczalnie będą skutecznie działać”.*

Już w XIX wieku zauważono zależność zdolności zabezpieczenia potrzeb transportowych ludzi od formy zarządzania komunikacją. *„Stworzenie, wykształcenie i zarząd środków komunikacyjnych jest zadaniem organów publicznych, a więc państwa, o ile rozchodzi się o komunikację o znaczeniu ogólnym, związków niższych przy komunikacjach drugorzędnych i lokalnych”.*

Jakże jednoznaczne jest stwierdzenie tego faktu. *„Czynniki publiczne są jedynym organem, który może bezstronnie odważyć straty i korzyści płynące z komunikacji i pogodzić sprzeczności interesów, tak często występującą na tem polu.”*

Pomimo okresu pełnego rozwoju kapitalizmu zauważono, że *„Państwo dopuszczając konkurencję prywatną sprawiło, że z konieczności musiało się zająć uzupełnieniem sieci tam, gdzie ona była wprawdzie niezbędna, lecz opłacać się nie mogła, tzn. wzięto na siebie wszystkie ciężary, pozostawiając innym wszystkie zyski.”* Jest to stwierdzenie, które pomimo upływu tyle lat pozostaje nadal przedmiotem wielu dyskusji.

O tym, jak trudno jest przewidywać przyszłość, może świadczyć fakt oceny pojawienia się samochodu, jako środka do transportu. *„W końcu należy nadmienić, że w ostatnich czasach zjawiał się jeszcze jeden konkurent w kształcie samochodów, który ma prawdopodobnie przed sobą wielką przyszłość, jako środek obrotu lokalnego, a przede wszystkim sezonowego, gdyż nie potrzebując ani własnego toru, ani kosztownych stacji elektrycznych, może być tańszy od kolei parowych i elektrycznych. Na razie jednak ekonomiczna jego rola, jako środka komunikacyjnego, jest bez znaczenia”.* Dzisiaj, po ponad stu latach, trudno sobie wyobrazić transportu bez udziału samochodu.

Dostępność do transportu miał zapewnić przyjazny system opłat za przejazd, który przewidywał: *„Taryfy osobowe winne umożliwić szybką, dogodną i tanią jazdę każdemu, stąd też każda planem przewidziana, zwyczajna sposobność komunikacyjna powinna dopuszczać jadących wg najniższej ceny, która, wobec powszechnie rozwiniętego ruchu osobowego ma być oznaczona w ten sposób, ażeby co najwyżej pokrywała własne koszty przedsiębiorstwa, nie dając jednak żadnych zysków. Klasy wyższe natomiast mogą opłacać taryfy, które by pokrywały w części niedobór czy brak czystego dochodu z klasy najniższej.”*

A ponadto: *„W okolicach na razie ubogich, lecz posiadających wszelkie warunki rozwoju winno się stosować taryfy wyjątkowe, tańsze od zwyczajnych, ażeby w ten sposób przyspieszyć postęp gospodarczy”.*

System taryfowy miał promować nowe środki transportu: *„Jeżeli nowy, technicznie lepszy środek komunikacyj-*

PRZEŁOMU XIX I XX WIEKU.

ny konkuruje z dawniejszym gorszym, należy ceny przewozu normować w ten sposób, ażeby ściągnąć cały ruch na nową drogę."

W złych taryfach i przyzwyczajeniach ludzkich postrzegano zagrożenie dla rozwoju nowych form transportu: „Może to doprowadzić do tego, że kapitał i praca, włożona w nową komunikację, będą w pewnej części tracone, jeżeli zyski na czasie i jakości przewozu nie potrafi zrównoważyć strat, spowodowanych wysokimi taryfami, tak że ludność bę-

dzie się trzymać w dalszym ciągu dawnych sposobów transportu."

Pomimo upływu tylu lat, poglądy na politykę transportową w wielu aspektach pozostają aktualne. Możemy zauważyć precyzyjność i jasność wyrażanych myśli, która była efektem ówczesnej kultury i odpowiedzialności za wyrażane słowa. Należy przewidzieć, że przyszłe pokolenia ocenią również naszą politykę transportową.

Ryszard Wróbel



Na początku XX wieku nie przypuszczano, że w przyszłości samochód stanie się tak popularny

MPK S.A. WSPIERA OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE

Kiedy w maju 2014 roku przedstawiciele Fundacji Wspierania Rozwoju Społecznego „Leonardo”, pojawili się w naszej Spółce, z propozycją realizacji wspólnego projektu, któremu nadano operacyjną nazwę „Vita”, niewielu pracowników MPK S.A. posiadała wiedzę o działalności tego stowarzyszenia oraz jego podopiecznych.

Nadchodzące miesiące oraz kolejne odbywające się spotkania miały zmienić na trwałe życie wielu osób uczestniczących w tym projekcie. Stopniowo pierwsze nieufne w powołanie tego przedsięwzięcia spotkania, przeradzały się powoli w miłe wzajemne relacje pomiędzy podopiecznymi Fundacji i naszymi pracownikami.

Zbawienne skutki ergoterapii na psychikę osób niepełnoprawnych, uzależnionych, bezrobotnych oraz niezaradnych życiowo, znane są i stosowane w psychoterapii od bardzo dawna, jednakże żadna naukowa rozprawa w tej dziedzinie nie jest w stanie zastąpić bezpośredniej obserwacji zmian zachodzących i przeobrażających postawy i natury ludzkie, poddane oddziaływaniu pracy realizowanej w przyjaznej atmosferze. Uczestnictwo w projekcie poprzez wykonywanie codziennych obowiązków w rzeczywistym środowisku pracy, osób mogących nareszcie brać aktywny udział w życiu, jest dla jego uczestników źródłem autentycznej radości, rodzącej w nich wiarę w swoje siły i możliwości, przepełniającej ich poczuciem własnej wartości, dzięki nabywanej umiejętności przeciwstawiania się wszelkiego rodzaju trudnościom i barierom, które ich ograniczają. Zys-

kiwane tymi metodami fachowość i kompetencje przekładają się bezpośrednio na wzrost poczucia przydatności społecznej uczestników, kształtującej w nich postawę przyszłych pracowników, z ich motywacją i ambicjami. Budowany poprzez te relacje system wartości własnej, pozwala z optymizmem spoglądać w przyszłość, a także daje im nadzieję na osiągnięcie samowystarczalności.

Spotkania uczestników projektu odbywają się, począwszy od czerwca 2014 roku, z częstotliwością jeden raz w miesiącu. W trakcie trwania warsztatów osobom niepełnosprawnym zostają przydzielone do wykonania zadania, polegające na sprzątaniu pomieszczeń w naszych obiektach lub realizacja prac porządkowych na terenach do nich przylegających. Zwyczajowo zajęcia rozpoczynają się o godz. 9.00 od podziału uczestników na brygady robocze, które przystępują do realizacji przyznaných im zakresów prac, pod baczny okiem terapeutów zatrudnionych przez Fundację, nadzorujących i czuwających nad bezpieczeństwem ich podopiecznych. Prace trwają do godz. 14.00 z półgodzinną przerwą organizowaną koło południa, w celu odpoczynku i spożycia posiłków. Zadania wykonywane przez uczestników warsztatów są realizowane z niezwykłą wręcz starannością i dokładnością, a wszystkie powierzone im obowiązki realizują bardzo się w nie angażując mentalnie i emocjonalnie. W trakcie trwania warsztatów często spotykamy się z autentyczną radością tych osób z faktu sumiennego wykonania powierzonych obowiązków, którym podolali, dających im wiarę w możliwość powrotu do społeczeństwa, poprzez ich samodzielną realizację pracy zawodowej w przyszłości. Nie trzeba nikogo przekonywać, że ta forma terapii, umożliwia osobom niepełnosprawnym zdobycie nowych doświadczeń, pozwalających na ich aktywizację zawodową. Z naszych obserwacji oraz rozmów przeprowadzanych z opiekunami oraz uczestnikami warsztatów, można wyciągnąć wnioski, że takie formy zaangażowania osób niepełnosprawnych przynoszą świetne efekty terapeutyczne. Zatem wszystko przemawia za tym, że oprócz ściśle określonych wartości wynikających z wykonywania wymiernej i bardzo użytecznej pracy na rzecz naszej Spółki, to jednak aspekt psychologiczny jest najważniejszym i najcenniejszym efektem tego projektu.

Środki finansowe pozyskane w ten sposób przez Fundację przeznaczone są na zakup biletów przejazdowych, umożliwiając uczestnikom warsztatów swobodne poruszanie się po mieście komunikacją miejską, w celu realizacji zamierzeń: rekreacyjnych, kulturalnych, poznawczych, edukacyjnych itp. Dzięki temu projektowi, osoby te mogą w pełni korzystać z uroków życia, pozwalających im wyzwolić się z zamkniętych ścian ich domów, w których na ogół spędzają większość swojego czasu.

Na chwilę obecną realizacja projektu, nad którym patronat honorowy sprawuje Prezydent Miasta Krakowa prof. Jacek Majchrowski, ma trwać do grudnia 2014 roku, należy jednak przypuszczać, że idea ta będzie miała swój ciąg dalszy.

Jacek Poprawa



Praca w MPK S.A. jest dla podopiecznych fundacji niezwykle terapią

NIEWIDOMI I SŁABOWIDZĄCY ZWIEDZALI ZAJEZDNIĘ

Już po raz kolejny, dzięki uprzejmości MPK S.A. w Krakowie młodzież ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie, miała okazję gościć w zajezdni tramwajowej przy ul. Brożka oraz zajezdni autobusowej przy ul. Walerego Sławka.

Nasi uczniowie pomimo tego, iż są często pasażerami komunikacji miejskiej, nie mają możliwości zobaczyć jak wygląda wnętrze tramwaju czy autobusu. Osoby z uszkodzonym wzrokiem, by mieć pełny obraz otoczenia, muszą swoje wrażenia wzrokowe lub ich brak uzupełniać dotykiem. W codziennych warunkach niewidomy pasażer nie może „zobaczyć” koła tramwaju, autobusu, konsoli motorniczego czy innych urządzeń, które dla nas, osób widzących, są czymś oczywistym. Wsiadanie do pojazdu lub wysiadanie z niego też jest trudnością dla tych osób. Trzeba wiedzieć, gdzie są poręcze, rurki czy uchwyty do trzymania się w trakcie podróży. Ważne jest również prawidłowe ustawienie się w trakcie jazdy, aby przy hamowaniu nie upaść, ale mocno się przytrzymać. Tego wszystkiego nie można nauczyć się w trakcie podróżowania, ale w stojących na zajezdniach pojazdach MPK S.A.. Samodzielne otwieranie drzwi pojazdów też sprawia niewidomym pasażerom nie lada problem. Należy odnaleźć w pojeździe poręcz z przyciskiem albo też trzeba umieć poprosić o otwarcie drzwi innych stojących bliżej przycisku pasażerów.

Kierownicy Stacji Obsługi Autobusów przy ulicy Walerego Sławka przygotowali dla naszych niewidomych i słabowidzących uczniów specjalne atrakcje: przejechaliśmy autobusem



Dzieci mogły dotknąć urządzeń służących do naprawy autobusów

przez myjnię, zwiedziliśmy warsztat z tokarkami, frezarkami i innymi urządzeniami, które służą do napraw pojazdów. Panowie mechanicy każde urządzenie włączali i demonstrowali ich działanie, a dzięki temu niewidomi uczniowie mogli usłyszeć, jak one pracują. Oglądaliśmy też różnego rodzaju piły, wiertarki, klucze oraz pistolety do malowania pojazdów.

Dzięki takim lekcjom młodzież zdobywa wiedzę i doświadczenie. Pojęcia, którymi operują nie są już pustymi pojęciami, ale nabierają realnego znaczenia.

Serdeczne dziękujemy dyrekcji krakowskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. za długoletnią współpracę z naszym Ośrodkiem dla Niewidomych. Dzięki tej współpracy możemy podróżować w pojazdach, gdzie jest głosowa zapowiedź przystanków. Ułatwia to podróżowanie nie tylko osobom z dysfunkcją wzroku, ale również turystom oraz osobom, które znalazły się w nieznaną dzielnicę Krakowa.

Lucyna Zalewska



Wizyta dzieci niewidomych i słabowidzących w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka

TRADYCYJNE SPOTKANIE HONOROWYCH KRWIODAWCÓW

W piątek, 28 listopada 2014 roku odbyło się tradycyjne spotkanie honorowych krwiodawców, członków Klubu „HDK” PCK przy MPK S.A. w Krakowie z Zarządem Spółki oraz przedstawicielami działających na terenie przedsiębiorstwa Związków Zawodowych.



Spotkaniu honorowych dawców krwi towarzyszą występy niewidomych i słabowidzących dzieci

Te spotkania stają się wydarzeniami kulturalnymi ze względu na występy dzieci niewidomych i słabowidzących z Ośrodka Szkolno – Wychowawczego przy ul. Tynieckiej. Poziom tych koncertów jest bardzo wysoki, a występująca młodzież prezentuje wielki talent i wszechstronne wykształcenie muzyczne. Tak było i w tym roku. Młody solista najpierw pięknie zaśpiewał „Ave Maria”, by potem zaprezentować się jako wirtuoz skrzypiec. Również inni młodzi artyści popisywali się zarówno

śpiewem, jak i grą na kilku instrumentach. Duet braci wykonał utwór z repertuaru znanych polskich muzyków Marka i Wacka, zabrzmiały też przyjęte z aplauzem sali dźwięki popularnego „kankana” wykonanego na ksylofonie. Koncert zakończyła piosenka z repertuaru Franka Sinatry. Każdy z młodych artystów zasłużył na wyróżnienie, jak choćby najmłodsza, występująca jako pierwsza kilkuletnia uczestniczka koncertu.

W części oficjalnej spotkania zostały wręczone odznaczenia dla krwiodawców.

Odnaką „Zasłużonego HDK” I stopnia (przysługującej po oddaniu 18 litrów krwi) wyróżnieni zostali Mariusz Bubka i Andrzej Rupiński. Odnakę „Zasłużonego HDK” II stopnia otrzymała Anna Lew, a odznaki „Zasłużonego HDK” III stopnia Agata Łach i Paweł Stępniewski.

Odnaki wręczyła wiceprezes Oddziału Rejonowego PCK w Krakowie Justyna Zalewska.

Następnie ponad 80 najaktywniejszych krwiodawców otrzymało upominki i wydane po raz pierwszy w historii Klubu własne kalendarze trójdzielne.

Wśród wyróżnionych znaleźli się także długoletni działacze Klubu: Kazimierz Sułkowski – członek pierwszego historycznego Zarządu Klubu oraz jeden z rekordzistów Klubu w ilości oddanej krwi – Marian Tańczyk.

W spotkaniu wziął udział cały zarząd MPK S.A. w Krakowie: Prezes, Dyrektor Generalny – Rafał Świerczyński, Wiceprezes, Dyrektor ds. Eksploatacji i Rozwoju – Mariusz Szalkowski i Członek Zarządu, Dyrektor ds. Zarządzania Przewozami – Grzegorz Dyrkacz.

Władysław Michalski



Podczas spotkania zostały nadane odznaki dla zasłużonych krwiodawców

KALENDARIUM

6.10.2014

Godz. 13.32 do 14.25 na pętli Skarżyńskiego źle zaparkowany samochód zablokował pętlę i autobusy linii 429 oraz 439 zawracały ul. Stella Sawickiego.

9.10.2014

Punktualnie o godz. 7.00 został zamknięty tunel pod rondem Grunwaldzkim w kierunku Mostu Dębnickiego, ponieważ zaczął spadać tynk. Utrudnienia trwały do 9.15 i doprowadziły do gigantycznych korków.

3.11.2014

Na ul. Matematyków Krakowskich od godz. 9.50 do 11.45 była zablokowana droga. Powodem była akcja Straży Pożarnej i wycinka drzew. Autobusy linii nr 135 i 145 zawracały w Zbydniowicach.

26.11.2014

O godz. 7.10 na skrzyżowaniu ul. Dietla i Krakowskiej doszło do wykolejenia tramwaju linii nr 52. Przyczyną wykolejenia było obce ciało w szynie. Utrudnienia trwały do godz. 8.48. Przerwa w kursowaniu tramwajów przez ul. Kapelanka trwała 1 godz. 38 min. Za tramwaj kursowały tam autobusy.

9.12.2014

Na skrzyżowaniu ul. Grzegórzeckiej i Rzeźniczej doszło do wypadku z udziałem tramwaju i cztery samochodów osobowych. Motorniczy oraz jedna osoba z samochodu osobowego zostali zabrani do szpitala. Przerwa w kursowaniu tramwajów przez ul. Grzegórzecką w kierunku ul. Starowiślniej trwała blisko 2 godziny.

11.12.2014

Wąska ul. Bartła o godz. 6.35 została zablokowana przez dwa autobusy Firmy Mobilis, kursujące na linii nr 178. Autobusy linii nr 451 i 151 zostały skrócone do przystanku Judyta Szkoła. Usuwanie blokady trwało około 20 minut.

12.12.2014

Z powodu trudnych warunków na podkrakowskich drogach kilka linii autobusowych aglomeracyjnych nie docierało do przystanków końcowych. Skrócone trasy miały linie nr: 248, 268 do przystanku Bolechowice, nr 202, 212, 232 do Kocmyrzowa, nr 280 do Owczary Gajowa oraz linia nr 110 do przystanku Barwna. Około godz. 10.00 wszystkie autobusy wróciły na swoje stałe trasy.

Teresa Grabowska



30 LAT LINII TRAMWAJOWEJ DO KROWODRZY GÓRKI

Budowa nowej linii tramwajowej to dla każdego miasta eksploatującego tabor szynowy spore wydarzenie. Nie tylko dla obserwujących takie prace mieszkańców i miłośników śledzących postęp prac i skrzętnie uwieczniających swym aparatem poszczególne etapy. To wyzwanie dla wszystkich firm i pracowników zaangażowanych w powstawanie nowego odcinka torów. A gdy te tory muszą być położone nad torami kolejowymi stacji to przedsięwzięcie jest dodatkowo utrudnione.

Od prawie roku możemy obserwować efekty prac przy budowie połączenia tramwajowego pomiędzy ul. Wielicką a Lipską nad stacją kolejową Kraków Płaszów. Z obu stron nowego połączenia latem mieliśmy ograniczenia ruchu spowodowane zabudową nowych rozjazdów mających w przyszłości umożliwić przejazdy tramwajów przez łącznik. Równocześnie po obu stronach rozpoczęto wznoszenie najazdów na przyszłą estakadę wznoszoną nad torami stacji.

Zapewne niewielu mieszkańców Krakowa pamięta, że 30 lat wcześniej w innym miejscu miasta powstawała bardzo podobna inwestycja. Także budowano najazdy nad przyszłą estakadę i także stawiano przeprawę nad torami. Wiadukt nad Dworcem Towarowym i ulicą Prądnicką na linii łączącej ul. Kamienną z ul. Doktora Twardego jest dziś jednym z najczęściej uczęszczanych połączeń tramwajowych. Codzienna podróż tysięcy pasażerów dziś kończy się na pętli Krowodrza Górka gdzie można przesiąść

się na autobusy skąd mogą pojechać na Azory, Górkę Narodową lub poza granice miasta. Być może niebawem tramwajem pojedziemy trochę dalej na północ.

Do prac nad budową nowej linii tramwajowej do Krowodrzy Górki przystąpiono w kwietniu 1981 roku, ale widoczne po dziś dzień prace prowadzono od wiosny następnego roku. Całość prac podzielono na trzy etapy: pierwszy Dworzec Towarowy – os. XXX lecia PRL (czyli dzisiejsza pętla Krowodrza Górka), drugi os. XXX lecia PRL – Azory i trzeci Azory – Bronowice. Pierwszy dwupółkilometrowy odcinek linii wymagał przejścia nad torami kolejowymi dworca towarowego. Na miejsce budowy estakady tramwajowej wybrany został wiadukt przy ul. Prądnickiej. Budowę rozpoczęto od pętli Dworzec Towarowy od wzniesienia nasypu i najazdu do wiaduktu. W kwietniu 1983 rozpoczęto stawianie estakady zaczynając od betonowych podpór. Do lata ustawiona została cała konstrukcja, która pod koniec wakacji została nasunięta nad tory kolejowe. Problemy z dostawą niezbędnych komponentów nie opuszczały inwestycji. Choć dziś trudno to sobie wyobrazić brakowało dosłownie wszystkiego: podkładów, szyn, podsypki. Z potrzebnych 15 rozjazdów, z których część nigdy (!) nie została wykorzystana z uwagi na rezygnację z kolejnych etapów, do lata 1983 roku było zaledwie 7. Na trasie przyszłej linii stały walące się już budynki szpitalne, na rozebranie których nie godził się ich zarządca oczekując od inwestora postawienia w innym miejscu nowych obiektów. Opóźnienia sprawiły, że mimo początkowych obietnic dotrzymania planów oddanie inwestycji do eksploatacji odsuwano nieustannie



Budowa torów do os. XXX lecia PRL – rok 1983



Próbne obciążenie wiaduktu – ul. Prądnicka, sierpień 1984

w czasie. Jesień 1983 roku zmieniono na grudzień tego samego roku a potem wiosną 1984. O kolejnych terminach mówiono już niechętnie. W październiku 1984 roku MPK S.A. przystąpiło do odbioru inwestycji wznoszonej przez wiele firm. Ilość usterek była tak duża, że nie dopuszczono inwestycji do eksploatacji. Dopiero w przeddzień Święta Rewolucji Październikowej w dniu 5 listopada 1984 roku uruchomiono linię do pętli os. XXX lecia PRL co spowodowało zmiany w przebiegu tras linii 3, 7 i 21, które wydłużono do nowej pętli.

Pętla tramwajowa miała być tylko jednym z elementów pośrednich nowej trasy. Budując ją uwzględniono plany poprowadzenia kolejnego odcinka montując rozjazdy pozwalające na wyjazd w stronę Azorów. Na dalszym odcinku planowanej linii wzdłuż ulicy Opolskiej powstał wydzielony pas pod torowisko tramwajowe oraz obiekty inżynierskie. Podobnie potraktowana została przebudowana pętla Dworzec Towarowy, która po mo-

dernizacji związanej z budową nowej linii uzyskała wbudowane rozjazdy umożliwiające w przyszłości podłączenie torów biegnących w kierunku dworca głównego i tunelu tramwajowego pod stacją. Te plany zrealizowano dopiero ponad dwie dekady później. Po trzydziestu latach użytkowania torów do Krowdrzy Górki wracamy do starych niedokończonych planów, owszem nieco zmodyfikowanych, ale nadal aktualnych.

Za przygotowanie tej inwestycji do realizacji odpowiada Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Pierwszy etap inwestycji ma rozpoczynać się od przebudowy pętli tramwajowej na Krowdrzy Górze umożliwiającej (ponownie, jak trzydzieści lat wcześniej) poprowadzenie torów w kierunku Górki Narodowej. Mieszkańcy północnych dzielnic Krakowa oczekują z niecierpliwością obiecanych konsultacji w sprawie budowy linii tramwajowej pozbawionej niepotrzebnych dróg szybkiego ruchu.

Jacek Kołodziej



Pętla w Krowdrzy Górze – widok obecny

Trwający od kilku miesięcy remont Rynku Podgórskiego wzbudził wśród wielu mieszkańców duże zainteresowanie.

Brak publicznej dyskusji na temat wyglądu tego placu a także chęć utrzymania nieco parkowego charakteru miejsca oraz zaproponowana mała architektura sprawiła, że mieszkańcy jeszcze bardziej zainteresowali się swoim otoczeniem. Po dokonaniu pierwszych wykopów oczom pracowników wykonujących remonty jak osobom mieszkańcom ukazały się elementy będące przypomnieniem dawnych dziejów związanych z kursującymi tu niegdyś tramwajami. Spod asfaltu i ziemi trawników ukazały się szyny tramwajowe dawnej pętli Rynek Podgórski.

Ten spory plac u podnóża wzgórza Lasoty przez dziesięciolecia był miejscem krzyżującym drogi biegnące do Krakowa skąd można było przedostać się przez pływający most przez Wisłę. Po nadaniu w 1784 roku przez cesarza austriackiego Józefa III istniejącej osadzie praw wolnego miasta królewskiego to miejsce stało się rynkiem miejskim. Z Krakowem miasto Podgórze połączono w 1844 roku drewnianym mostem nazwanym Podgórskim. Gdy z początkiem XX wieku uruchamiano tramwaj elektryczny od strony Krakowa tramwaj dojeżdżał do samego mostu by stąd pasażerowie mogli przejść przez przeprawę na drugą stronę. Przejazd tramwajem był niemożliwy z uwagi na wytrzymałość i stan techniczny mostu. Połączenie tramwajowe dwóch miast leżących po obu stronach rzeki stało się realne

dopiero w momencie podjęcia budowy nowej przeprawy na przedłużeniu ulicy Starowiślniej.

Z początkiem marca 1914 roku Krakowska Spółka Tramwajowa przedstawiła Radzie Miasta Krakowa program inwestycji tramwajowych na najbliższe miesiące. Wśród propozycji w pierwszej kolejności miało powstać odgałęzienie od linii w ul. Starowiślniej – powstałej w styczniu 1913 roku - przy skrzyżowaniu ze św. Wawrzyńca w kierunku III mostu. Nowy tor, zgodnie z kontraktem między magistratem Krakowa i Podgórza miał zostać poprowadzony przez most a następnie ulicą Lwowską do Rynku Podgórskiego by Kalwaryjską dotrzeć do stacji kolejowej Bonarka. Rozpoczęto gromadzenie niezbędnego materiału do budowy linii ale wydarzenia polityczne jakie gwałtownie wystąpiły w okresie letniej kanikuly pokrzyżowały wszelkie plany.

28 lipca 1914 roku rozpętała się wojna, która nabrała z czasem charakteru światowego. Rozpoczął się konflikt zbrojny, w który zaangażowani zostali także mieszkańcy Krakowa. W ciągu trzech miesięcy od października 1914 do stycznia 1915 roku miasto opuściło, nie licząc osób, które same wyjechały z miejsca zamieszkania, ponad 60 tys. ze 183 tys. mieszkańców Krakowa i Podgórza. Z początkiem grudnia wojska rosyjskie dotarły do Wieliczki zajmując ją, a kilka dni później ruszyły na fortyfikacje Krakowa. Wybuchy wzajemnych ostrzałów było słychać w całym mieście. Na szczęście atak został odparty i odsunął front na wschód. W takich warunkach o jakiegokolwiek budowie nie było mowy.



Tramwaj na Rynku Podgórskim

W RYNKU PODGÓRSKIM

Starania Krakowa o przyłączenie Podgórza ziściły się w lipcu 1915 roku. Ostatni etap terytorialnego powiększenia Krakowa, zgodnie z planami 1910 roku, zakończył się. Połączenie tramwajowe miasta z nową dzielnicą, co planowano już wcześniej, musiało nastąpić w szybkim czasie by wykazać słuszność decyzji a mieszkańcom Podgórza umożliwić dojazd do centrum leżącego po drugiej stronie rzeki. Do prac przy budowie przystąpiono z początkiem sierpnia 1916 od położenia szyn przed dawnym magistratem w Podgórzu. Do października zdążono ułożyć szyny od Rynku Podgórskiego przez ul. Salinarną (dziś Lwowską) do III mostu. Prace zamierzano ukończyć w lutym następnego roku poprzez poprowadzenie drugiego toru przez most z uwagi na konieczność kontynuowania prac torowo brukarskich bez wyłączenia mostu z użytku. W dniu 20 lutego 1917 bez większego rozgłosu i publiczności wozy tramwajowe linii 3, kursujące dotychczas z Dworca Towarowego do III mostu, zostały skierowane przez ten most do Rynku Podgórskiego gdzie kończyły bieg na ulicznej mijance. Jeszcze latem tego samego roku przystąpiono do budowy pętli tramwajowej na nowej końcówce. Z braku miejsca a także z uwagi na brak planów przedłużenia pętli tramwajową wyznaczono na ulicach wokół Rynku Podgórskiego. 13 grudnia 1917 oddano ją do użytku.

Po ośmiu latach eksploatacji powrócono do idei przedłużenia torów do Bonarki. Pierwszym etapem była budowa linii tramwajowej w ulicy Kalwaryjskiej od Rynku Podgórskiego do Zakładu Kąpielowego Antoniego Matecznego. W trakcie budowy po raz pierwszy w Krakowie a trzeci w Polsce, po Poznaniu i Łodzi, zastosowano spawanie termiczne szyn. Dotychczasowe metody łączenia odcinków za pomocą łubków, mimo użycia odpowiedniego podłoża nie były trwałe i często pod wpływem przejeżdżających tramwajów, w miejscach takiego łączenia, w bruku tworzyły się dziury i zapadnięcia. Nowy sposób łączenia za pomocą spawu aluminiowo-termicznego eliminował luzowanie połączeń dając równą powierzchnię szyny. Nowatorskie rozwiązania wprowadzone w czasie budowy torowiska wzbudzały zainteresowanie i były obserwowane nawet przez członków zarządu miasta. Po zakończeniu prac torowych cała ulica została wybrukowana i oddana do ruchu w grudniu 1925 roku. Pętla w Rynku Podgórskim nie straciła na ważności i tramwaje linii 3 nadal na niej kończyły bieg. W kierunku Bonarki pojechały tramwaje oznaczone numerem 6. W marcu 1935 roku ostatni liniowy tramwaj pojechał wokół Rynku Podgórskiego. Brak zachowanej w archiwach infor-

macji dotyczącej pętli nie pozwala jednoznacznie określić czasu jej likwidacji. Na podstawie zachowanych danych z rozkładów jazdy można przypuszczać, że nastąpiło to w okresie wojny, być może pod jej koniec.

O dziwo odkopane tory w Rynku Podgórskim wzbudziły duże zainteresowanie krakowian pozytywnie nastawionych do tego tramwajowego artefaktu. Większość głosów komentujących zaistniałą sytuację – odkrycia pod ziemią tych torów – były za ich uratowaniem i wyeksponowaniem. Dotychczas trzeba było wręcz walczyć o tego typu zabytki - przykładem są tory tramwaju wąskotorowego w ulicy Szewskiej. Tory z ulicy Floriańskiej w czasie jej



Odkryte tory w Rynku Podgórskim,

remontu usunięto szybciej niż pokrywający je asfalt a w likwidacji torów czynny udział brał jeden z radnych dzielnicowych by sytuacja jak z ulicą Szewską, według niego negatywna, nie powtórzyła się. Tym razem rozsądek i dbałość o własną historię wzięły górę. Od projektanta, inwestora oraz wykonawcy należy oczekiwać odpowiedniego podejścia do zachowanych szyn. Miejmy nadzieję, że naszym młodszym krakowianom będziemy mogli opowiadać o zwracających w tym miejscu tramwajach i ludziach przesiadających się do kursujących spod dawnego ratusza (dziś budynku Wydziału Architektury i Urbanistyki UMK) autobusów krakowskiego przewoźnika.

Autor zwraca się z prośbą do czytelników o pomoc w odszukaniu materiałów związanych z tramwajami kursującymi przez Podgórze. Poszukiwane są wszelkie materiały, dokumenty i zdjęcia, także te z domowych albumów, które mogłyby przybliżyć historię miejskich pojazdów szynowych.

Jacek Kołodziej,
fot. Michał Wojtaszek

TARGI INNOTRANS W BERLINIE

We wrześniu bieżącego roku, odbyły się po raz kolejny największe na świecie międzynarodowe targi InnoTrans, poświęcone taborowi szynowemu.

Na targach w Berlinie zaprezentowało się ponad 2700 przedsiębiorstw z 55 państw. Po raz pierwszy zaprezentowały swoje produkty firmy z Białorusi, Litwy, Argentyny oraz Maroka. Na wzór poprzednich lat nie zabrakło firm z Polski, w tym prezentujących swoje pojazdy Newagu, Pesy i Solarisa.

Z przedstawionych przez organizatorów informacji wynika, że liczba wystawców względem roku poprzedniego wzrosła

o ponad 10% i tak jak poprzednio osiągnęła rekordowy poziom. Największy wzrost liczby wystawców odnotowany został dla firm z Azji i obu Ameryk, zwłaszcza z USA.

Rekordowa była również liczba prezentowanych na tarach zewnętrznych pojazdów – aż 145. Alstom przedstawił najnowszą wersję Citadisa, Bombardier swojego Monoraila, Siemens - Desiro City zaprojektowane dla Londynu, zaś AnsaldoBreda pokazał ETR 1000. Pesa prezentowała aż cztery produkty: Linka dla kolei niemieckich, tramwaje Jaz-Duo i Fokstrot oraz lokomotywę Gama. Solaris udostępnił zwiedzającym tramwaj Tramino Braunschweig.

Marcin Gałań

TARGI TRANSEXPO 2014 W KIELCACH

W dniach 8-10 października 2014 r. na terenach wystawowych „Targów Kielce” odbyły się XII Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2014, największa krajowa impreza branżowa związana z komunikacją miejską.

Podczas tegorocznych targów na powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych zaprezentowała się ponad setka wystawców z 9 krajów (Francja, Holandia, Niemcy, Polska, Szwecja, Włochy, Austria, Słowacja, Czechy). W porównaniu do wcześniejszych edycji i w tym roku widać było mniejszą liczbę wystawców. Na targach pokazane zostały różne odmiany taboru autobusowego, a także ich części zamienne, zespoły i podzespoły. Ponadto zaprezentowano wyposażenie pokładowe autobusów, urządzenia infrastruktury transportu zbiorowego, urządzenia do pobierania opłat, sprzęt i oprogramowanie dla elektronicznych systemów informacji pasażerskiej.

Najlepsze wyroby prezentowane na wystawie zostały tradycyjnie nagrodzone medalami i wyróżnieniami Targów Kielce.

Uzupełnieniem XII Międzynarodowych Targów Transportu Zbiorowego TRANSEXPO 2014 była organizowana przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w dniu bezpośrednio

poprzedzającym dzień otwarcia targów, konferencja techniczna „Zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych w komunikacji miejskiej”.

Targi w Kielcach były celem wyjazdu grupy pracowników technicznych MPK S.A., którzy mogli w bezpośredni sposób zapoznać się z obecną ofertą firm związanych z komunikacją miejską. Odwiedzając targi w Kielcach należało założyć na początku, że trudno będzie odwiedzić w ciągu krótkiego pobytu wszystkich wystawców. Zaraz po wejściu należało dokonać selekcji stoisk i wybrać tylko interesujące miejsca do odwiedzenia. Pomocą służyły informatory i materiały reklamowe. Wzrok przyciągały stoiska o innowacyjnym i ciekawym wystroju zewnętrznym. Na dużej powierzchni hal wystawowych, pod jednym dachem sąsiadowały obok siebie stoiska firm, których siedziby znajdowały się w znacznej odległości od siebie. Na zwartych terenach wystawowych zgromadzono w jednym miejscu autobusy znaczących, chociaż nie wszystkich europejskich producentów pojazdów samochodowych. Z obserwacji rozwiązań technicznych autobusów widać, że i w tym segmencie działalności widać wpływ globalizacji na stosowane rozwiązania techniczne w pojazdach. Obecne pojazdy są kompozycją zespołów i podzespołów pochodzących od wyspecjalizowanych producentów, którzy starają się zabezpieczyć potrzeby całego rynku autobusowego. W efekcie, te same zespoły, możemy spotkać prawie we wszystkich autobusach dostępnych na rynku. Pomimo dużej unifikacji zespołów istnieje coś co różni poszczególne pojazdy, gdy się je porówna stojące obok siebie. Na tych targach, można było zaobserwować zwiększającą się ofertę autobusów elektrycznych, oraz coraz bardziej doskonalsze ich rozwiązania. Pokazane na targach autobusy wyróżniały się doskonałą jakością wykonania, wysokim poziomem rozwiązań technicznych ułatwiających przejazd, oraz poprawiających bezpieczeństwo podróży. Targi kieleckie wpisały się na stałe do kalendarza imprez branżowych związanych z komunikacją zbiorową. Na kolejne XIII Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO organizatorzy zapraszają za dwa lata w 2016 roku.

Ryszard Wróbel



Hala wystawowa TRANSEXPO

JAK KOMUNIKOWAĆ O ZAGROŻENIACH

Instytut Dziennikarstwa, Mediów i Komunikacji Społecznej Uniwersytetu Jagiellońskiego w poniedziałek, 1 grudnia zorganizował konferencję „Komunikowanie o bezpieczeństwie. Medialny obraz zagrożeń”. Organizatorom zależało na pokazaniu i analizie procesu powstawania informacji w mediach, które dotyczą różnego rodzaju niebezpieczeństw, katastrof i sytuacji ryzykownych.

Zanim jednak studenci Instytutu Dziennikarstwa UJ mogli wysłuchać prezentacji i wykładów ekspertów, obserwowali symulację uprowadzenia autobusu miejskiego przez terrorystów i akcję uwalniania pasażerów przez służby specjalne.

Wszystko zaczęło się od momentu, gdy pasażerowie zaczęli wsiadać do autobusu, który specjalnie na tę okazję udostępniło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. SA w Krakowie. Wkrótce okazało się, że wśród wsiadających osób znalazło się także trzech terrorystów. To oni właśnie uprowadzili pojazd. Prawie natychmiast o tej sytuacji zaczęły informować media. Na miejscu błyskawicznie pojawiła się także policja i służby specjalne. Tak jak w przypadku realnego zagrożenia akcja uwalniania pasażerów rozpoczęła się od rozmów z porywaczami. Nie odniosły one jednak skutku, a po tym jak jeden z zakładników został ranny zapadła decyzja o szturmie na autobus.

Na szczęście akcja zakończyła się szczęśliwie i zakładnicy zostali uwolnieni, a terroryści zatrzymani przez służby specjalne.

W symulacji wzięło udział 150 studentów, ponad 80 funkcjonariuszy policji i straży pożarnej oraz inspektorzy nadzoru ruchu.

Po zakończeniu symulacji porwania miejskiego autobusu rozpoczęła się konferencja poświęcona temu, jak dziennikarze relacjonują sytuacje kryzysowe.

Uczestnicy konferencji nie mieli wątpliwości, że media mogą służyć społeczeństwu, edukując ludzi na wypadek zagrożeń i pokazując, jak im zapobiegać. Z drugiej strony jednak mogą też budzić u odbiorców poczucie niepokoju, lęku i nieustannego zagrożenia.

Celem konferencji było poszukiwanie odpowiedzi na pytania związane z medialnymi obrazami katastrof i niebezpieczeństw. O tym jak jest wykorzystywany potencjał i możliwości własnych narzędzi komunikacji, gdy chodzi o zapobieganie zagrożeniom i edukowanie obywateli mówił Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu, Dyrektor ds. Zarządzania Przewozami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Podkreślił on przede wszystkim rolę materiałów edukacyjnych, które są wyświetlane na monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach.

- Już od 2011 roku nieprzerwanie prowadzimy w naszych pojazdach kampanię, której celem jest zwrócenie uwagi na różnego rodzaju zagrożenia w komunikacji miejskiej. Przestrzegamy przed tragicznymi skutkami nieodpowiedzialnego i niezgodnego z przepisami zachowania, jakim jest np. przebieganie przed jadącym tramwajem czy wyprzedzanie tramwajów w niedozwolonym miejscu przez rowerzystów – podkreślał Grzegorz Dyrkacz.

Przypomniął także o kampaniach prowadzonych przez MPK S.A., których celem jest bezpieczeństwo, m.in. „Wybierz bezpieczne przejście”, „Bezpieczny powrót” oraz „Wystarczy 1 metr”.

W konferencji wzięli udział eksperci zajmujący się problemami katastrof i zagrożeń w mediach, a także dziennikarze i rzecznicy prasowi.

Marek Gancarczyk



Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. Zarządzania Przewozami mówił o bezpieczeństwie w komunikacji miejskiej

POKAZY UDZIELANIA POMOCY I WYMIANA BILETÓW NA ODBŁASKI

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Krakowie w 2014 roku był związany m.in. z promocją bezpieczeństwa. We wtorek, 16 września na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze, przy ul. Brożka 3 zostały przeprowadzone pokazy z zakresu ratownictwa medycznego. Uczestnicy tych pokazów mieli możliwość uczestniczyć m.in. w monitorowaniu pacjenta w karetkce wyposażonej w nowoczesny sprzęt telemedyczny. Dzięki temu dane z badania pacjenta mogą być przesyłane do odległego centrum leczenia, gdzie mogą być kontrolowane i sprawdzane.

Ratownicy wyposażeni w nowoczesny sprzęt demonstrowali również praktyczne możliwości lokalizowania pacjenta np. przez GPS.

Nie zabrakło także tradycyjnego szkolenia z zakresu udzielania pierwszej pomocy, a więc tego jak prawidłowo postępować, gdy trzeba przeprowadzić sztuczne oddychanie, pomóc dziecku, które się zakrztusiło czy też pomóc osobie z urazem głowy i złamanymi kończynami.

Cześć praktyczną poprzedziły zajęcia teoretyczne prowadzone przez Stefana Szczypułę, kierownika Działu Szkolenia MPK S.A., podczas których uczestnicy dowiadywali się, jak ważne jest zachowanie bezpieczeństwa przy przechodzeniu przez torowiska tramwajowe. Tramwaj ważący ok. 30 ton nie ma możliwości zatrzymać się tak szybko jak samochód. Teoretyczne zajęcia wyjaśniały także jak się zachować, gdy do wypadku już dojdzie, więc jak powiadamiać służby ratunkowe i jak postępować z poszkodowanym.

Pierwszy dzień Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu był także początkiem akcji Straży Miejskiej, która była skierowana do pasażerów linii aglomeracyjnych. Trwająca

od 16 do 19 września akcja miała na celu uświadomienie i przypomnienie osobom poruszającym się poza terenem zabudowanym o konieczności posiadania odbłasków. Dlatego na kilku wybranych pętlach strażnicy wręczali każdemu pasażerowi, który pokazał bilet odbłaskowe opaski.

Przypomnijmy, że Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu był obchodzony w 2014 roku pod hasłem „Nasze ulice, nasz wybór”. Zakończył się 22 września, który to dzień świętowany jest jako Europejski Dzień bez Samochodu. Każdy kierowca samochodu mógł wtedy bezpłatnie poruszać się komunikacją miejską. Wystarczyło okazać dowód rejestracyjny. Z bezpłatnego przejazdu mogła skorzystać osoba okazująca dokument wraz z osobami towarzyszącymi – w liczbie zgodnej z wpisem określającym liczbę miejsc siedzących w samochodzie.

Marek Gancarczyk



Pokaz udzielania pierwszej pomocy

KOMUNIKACJA W OKRESIE WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH

Dzień Wszystkich Świętych jest dniem szczególnym dla wszystkich. Również dla jednostek odpowiedzialnych za transport zbiorowy jest to dzień szczególny ze względu na organizację przewozów. Tego dnia odbywają się podróże, których na co dzień większość z nas nie odbywa. Nie jest już niczym nowym uruchamianie specjalnych linii mających na celu przewozu wszystkich osób udających się na krakowskie nekropolie. Tak też było i w tym roku. Zostało uruchomionych siedem linii tramwajowych oraz 16 linii autobusowych (najwięcej w historii).

Ponieważ dzień 1 listopada wypadł w 2014 roku w sobotę to również w niedzielę, w dzień zaduszny, obowiązywała taka sama organizacja komunikacji zbiorowej.

Adrian Obuchowicz



1 listopada komunikacja miejska była najlepszym sposobem dotarcia do cmentarzy

40 NOWYCH AUTOMATÓW W KRAKOWIE



Nowych automatów jest już 40

W ostatnich dniach września 2014 roku na ulicach Krakowa zamontowany został ostatni z czterdziestu nowych automatów stacyjnych do obsługi Krakowskiej Karty Miejskiej. Są to automaty Ticomat 9010 produkowane przez niemiecką firmę Trapeze Elgeba GmbH, która w

początku 2013 roku wygrała postępowanie przetargowe na dostawę nowych automatów. Urządzenia te dostarczane były do Krakowa w dwóch transzach po dwadzieścia sztuk, jedna w listopadzie 2013 roku, a druga w sierpniu 2014 roku.

Automaty Ticomat 9010 posiadają wiele nowych rozwiązań technicznych w stosunku do modelu Ticomat 945, który funkcjonuje w Krakowie od 2007 roku. Oprócz nowoczesnego design, automat akceptuje płatności kartami płatniczymi chipowymi i bezstykowymi, wydaje resztę zarówno w monetach jak i w

banknotach oraz posiada ekran komunikacyjny wyposażony w technologię Multi-touch, znaną między innymi ze Smartfonów. Nowością jest również zintegrowanie automatów Ticomat 9010 z systemem dynamicznej informacji przestankowej, dzięki czemu na dodatkowym ekranie otrzymujemy informacje o czasie przyjazdu tramwajów, które zbliżają się do przystanku, w okolicy którego jest zamontowany automat.

Miejsca posadowienia nowych automatów zostały tak dobrane, aby mogły obsługiwać zwłaszcza turystów odwiedzających Kraków, gdyż oferują one atrakcyjne formy płatności za zakupiony bilet. Nowe automaty można znaleźć między innymi na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice, w okolicy Dworca Głównego PKP oraz Regionalnego Dworca Autobusowego, oraz na przystankach tramwajowych w obszarze I Obwodnicy Krakowa.

Dzięki tej inwestycji Kraków posiada aktualnie 106 automatów stacyjnych, w których można zakupić dowolny bilet papierowy lub okresowy na Krakowskiej Karcie Miejskiej, zapisać bilet zakupiony przez Internet w systemie eBilet, a także uzyskać niezbędne informacje o komunikacji miejskiej oraz wydarzeniach kulturalno-rozrywkowych w Krakowie.

Dariusz Bojda

7 SEKUND ZA WCZEŚNIE...

W piątek, 7 lutego 2014 roku do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie wpłynęła następująca skarga:

„Składam reklamację w związku z niezgodnym z rozkładem jazdy odjazdem tramwaju linii 18 z pętli Krowodrza Górka w dniu 06.02.2014. Przewidziany odjazd miał nastąpić o godzinie 8:02 natomiast tramwaj odjechał 7 sekund przed czasem. Dla

osoby, która jest już na peronach czas ten robi zasadniczą różnicę. W moim przypadku nie zdążyłem na ten tramwaj, przez co spóźniłem się do pracy, musząc czekać na kolejne połączenie. Zrodziło to konsekwencje służbowe. Dlatego też domagam się zadośćuczynienia w wysokości 200 zł (dzienna stawka mojego wynagrodzenia)” (...)

Oprac. MG

SZLIFIERKĄ PO TORACH

Pasażerowie, których codzienne trasy podróży tramwajem przebiegają przez plac Wszystkich Świętych, odczuwają wyraźny wzrost komfortu jazdy. To efekt prac remontowych, które jakiś czas temu przeprowadzono na torowisku pomiędzy ul. Piłsudskiego a ul. Dietla.

Roboty te polegały na dokładnym wyszlifowaniu szyn. Taki zabieg znacząco redukuje odgłosy, które powstają w trakcie przejazdu tramwaju po torowisku. Zarząd Infrastruktury Komunal-

nej i Transportu planuje w przyszłym roku kontynuować takie działania. W planowaniu harmonogramu szlifowań pod uwagę będą brane te torowiska, które nie są przeznaczone do wymiany w najbliższych latach. Szlifowanie korekcyjne powinno być powtarzane co trzy lub cztery lata – w zależności od intensywności eksploatacji danego odcinka torów.

Piotr Hamarnik
fot. Michał Wojtaszek



Szlifowanie torów

UCZĄ DZIECI O BEZPIECZEŃSTWIE

W grudniu 1999 roku Rada Miasta Krakowa uchwaliła Program Poprawy Bezpieczeństwa dla Krakowa „Bezpieczny Kraków”. Jednym z jego głównych zadań było prowadzenie działań prewencyjno – wychowawczych mających na celu zapobieganie powstawania zagrożeń oraz likwidacji ich skutków. W ten oto sposób funkcjonariusze Straży Miejskiej zainicjowali spotkania z uczniami szkół podstawowych, na których poruszano tematy związane z bezpieczeństwem dzieci i unikaniem zagrożeń. Dziś projekt ten obejmuje również gimnazja oraz inne placówki szkolno wychowawcze na terenie Gminy Miasta Krakowa, a do działań tych włączyło się Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Cykliczne zajęcia prowadzone są w placówkach szkolnych przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej z referatu profilaktyki wraz z inspektorami ruchu MPK S.A. Na spotkaniach tych poruszane są zagadnienia związane z odpowiedzialnością prawną uczniów (młodocianych) oraz bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Kolejnym wspólnym przedsięwzięciem jest prowadzenie egzaminów teoretycznych i praktycznych na kartę rowerową z wykorzystaniem profesjonalnego toru manewrowego. MPK S.A. w Krakowie uczestniczy również w innych przedsięwzięciach kulturalno – wychowawczych. Są to Podgórski Dzień Przedszkolaka pod hasłem „Dobre Wychowanie”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Bezpieczne wakacje”.

Celem uczestnictwa naszego przedsiębiorstwa w tych wszystkich przedsięwzięciach jest czynny wpływ na kształtowanie właściwych zachowań i postaw u młodych ludzi oraz uświadomienie im, w jaki sposób kształtują otaczającą ich rzeczywistość. Bardzo ważna jest świadomość obowiązku reagowanie na przemoc, niszczenie mienia, zaśmianie, braku szacunku do innych ludzi, pomoc np. osobom niepełnosprawnym.

Proces ten, w którym uczestniczymy jest zaplanowany na długie lata, jednakże każdy rok to kolejny etap, który ma na celu poprawę bezpieczeństwa.

Tomasz Jezierski

STUDENCI POLITECHNIKI UCZYLI SIĘ JAK KORZYSTAĆ Z KOMUNIKACJI

W dniu 9 września 2014 w klubie studenckim Kwadrat przy ul. Skarżyńskiego 1 odbyło się spotkanie ze studentami pierwszego roku Politechniki Krakowskiej. Była to część obozu przygotowawczego „Adapciak 2014” organizowanego przez samorząd studencki. Tematem krótkiej prelekcji, którą poprowadził dyspozytor ruchu MPK S.A. Michał Wójtowicz była komunikacja miejska – z uwzględnieniem tych jej aspektów, które mogą zainteresować nowych mieszkańców naszego miasta.

Po zaprezentowaniu struktury organizacyjnej krakowskiego układu komunikacyjnego przedstawiona została oferta biletowa ze szczególnym uwzględnieniem biletu semestralnego. Po omówieniu zalet takiego rozwiązania pracownik Głównej Dyspozytorni Ruchu przedstawił zasady korzystania z biletów okresowych, omówił obowiązujące obecnie taryfy oraz odpowiedział wszystkim zebranim jak w sposób efektywny poruszać się po Krakowie. Przekazane zostały również informacje o lokalizacji Punktów

Sprzedaży Biletów, automatów KKM, zasadach przeprowadzania kontroli biletów w pojazdach, a także podane zostały najważniejsze numery telefonów do instytucji związanych z transportem publicznym.

Po części prezentacyjnej dyspozytor odpowiadał na pytania około sześćdziesięcioosobowej grupy studentów. Największym zainteresowaniem cieszyły się bilety okresowe i zasada podróżowania jeden przystanek poza wspólną trasę jednej lub dwóch linii, na którą został zakupiony bilet. Poruszony został również problem zagubienia ELS – elektronicznej legitymacji studenckiej z zapisanym na niej biletom okresowym.

Po rozwianiu wszelkich wątpliwości przedstawiciele samorządu studenckiego podziękowali dyspozytorowi za przygotowaną prezentację, jednocześnie zapraszając na przyszłoroczny obóz.

Hubert Wagula

LIDERZY WŚRÓD PRACOWNIKÓW KRAKOWSKIEGO PRZEWÓŹNIKA

MPK S.A. w Krakowie już po raz szósty wyróżniło najlepszych pracowników wśród motorniczych, kierowców i inspektorów ruchu wręczając im specjalne odznaki „Lidera Jakości”. Są to osoby, które wzorowo wywiązują się ze swoich obowiązków, nigdy nie spowodowały kolizji, ani wypadku. Co więcej na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej.

W tym roku te wyróżnienia trafiły do Tadeusza Płatka z zajezdni autobusowej Bieńczyce, Zbigniewa Kolarza z zajezdni autobusowej Płaszów, Zbigniewa Macałki z zajezdni autobusowej Wola Duchacka, Stanisława Batora z zajezdni tramwajowej Nowa Huta, Krzysztofa Beliczyńskiego z zajezdni tramwajowej Podgórze oraz Piotra Bugaję, inspektora ruchu.

- Każda z wyróżnionych osób może być wzorem do naśladowania. Perfekcyjnie wykonując swoją pracę tworzą

pozytywny wizerunek całego przedsiębiorstwa – mówił podczas wręczania odznak Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. Zarządzania Przewozami w MPK S.A. w Krakowie.

Odznaka „Lider Jakości” po raz pierwszy została przyznana w 2009 roku. Trzeba podkreślić, że otrzymanie odznaki „Lidera Jakości” wcale nie jest proste. Lider to osoba, która dba o bezpieczeństwo i komfort wszystkich pasażerów. Dlatego właśnie nagrody nie może otrzymać ktoś, kto spowodował kolizję lub wypadek. Ponadto przed przyznaniem wyróżnienia bardzo skrupulatnie jest oceniana kultura zachowania i komunikowania się z pasażerami oraz dyspozycyjność.

Marek Gancarczyk

fot. Dariusz Tynor



Liderzy Jakości w 2014 roku

REMONTY TOROWISK

Wraz z początkiem tego roku rozpoczął się największy od lat remont torów. Do przebudowy został wyznaczony odcinek od Ronda Mogilskiego przez ul. Mogilską i al. Jana Pawła II do placu Centralnego, wraz układem torowym wokół całego placu. Ten remont jeszcze się nie zakończył, był podzielony na kilka etapów, a w międzyczasie trwały inne prace w innych rejonach miasta.

Najbardziej uciążliwe było zamykanie ruchu tramwajowego do Bieżanowa i Kurdwanowa. W 2014 roku stało się to z powodu budowy nowego odcinka torów od ul. Wielickiej do Saskiej oraz z powodu remontu na skrzyżowaniu ul. Na Zjeździe i Limanowskiego. Za pierwszym razem były to krótkotrwałe zamknięcia.

Gorsze i bardziej uciążliwe było to zamknięcie spowodowane remontem skrzyżowania ul. Limanowskiego i na Zjeździe. Rozpoczęło się w sierpniu i niestety nie skończyło się tak jak pierwotnie zakładano przed końcem wakacji. To miało swoje konsekwencje nie tylko w tym rejonie miasta. Aby utrzymać

komunikację zbiorową do Bieżanowa i Kurdwanowa konieczne było uruchomienie komunikacji zastępczej autobusowej. Taka organizacja w wakacje, kiedy codziennie wyjeżdża mniej autobusów na linie jest możliwa. Jest to możliwe także we wrześniu, kiedy nie ma uruchamianych linii wspomagających (np. nr 429 i 439). Jednak kiedy remont przedłużył się na październik, miesiąc największych napleń w pojazdach, efektem był brak uruchomienia linii nr 429 i 439. Komunikacja zastępcza na czas zamknięcia torowiska do Kurdwanowa i Bieżanowa wymagała bowiem aż 17 autobusów przegubowych. Niestety brak tych linii dał się wyraźnie we znaki pasażerom podróżującym przez al. 29 listopada, ul. Lublańskiej i Dobrego Pasterza mimo skierowania w ten rejon kilku autobusów rezerwowych.

Na szczęście po zakończeniu remontu już od poniedziałku, 6 października wszystkie linie kursowały zgodnie z planem.

Remonty jeszcze trwają, ale te najbardziej uciążliwe dla pasażerów zostały już zakończone. Jeszcze w grudniu 2014 roku przywrócono częściowo ruch na placu Centralnym. Całkowite zakończenie prac w tym rejonie miasta to wiosna 2015 roku.

Adrian Obuchowicz



Zmodernizowane torowisko w ul. Na Zjeździe

WIĘKSZA CZCIONKA W ROZKŁADACH JAZDY

W październiku 2014 roku na przystankach komunikacji miejskiej pojawiły się pierwsze rozkłady jazdy z powiększoną czcionką godzin odjazdów. Jest to pilotażowe wdrożenie wychodzące naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, zwłaszcza osób starszych i słabowidzących.

Pierwszymi przystankami, na których pojawiły się nowe rozkłady były Św. Gertrudy i Wawel. Później zostały powieszone na kolejnych przystankach wokół I Obwodnicy.

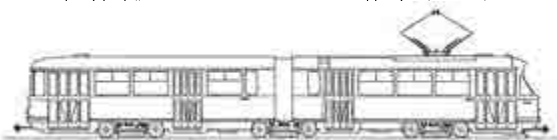
Adrian Obuchowicz



Większa czcionka w rozkładzie jazdy

**102Na** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

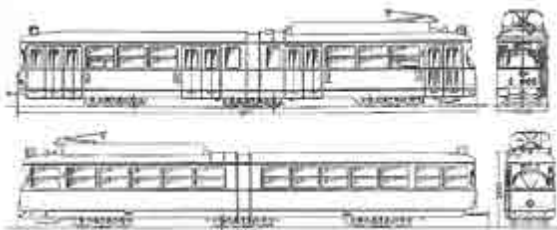
14 grudnia 1969 roku przyjęto na stan inwentarzowy pięć wagonów przegubowych typu 102N. W krakowskiej prasie ukazały się obszerne artykuły poświęcone temu tematowi. Entuzjazm spowodowany nowymi pojazdami ogarnął nie tylko pracowników MPK ale i mieszkańców Krakowa. Ostatnie nowowyprowadzone pojazdy dostarczono do Krakowa w 1956 roku i były to dwuosiove tramwaje typu N bardziej swą konstrukcją nie odbiegające zbytnio od pierwszych szynowych pojazdów. Zakupione w Konstal wagon nie tylko były nowe ale ich konstrukcja i wygląd był na wskroś nowoczesny. W prasie pisało: "te najnowsze pojazdy szynowe o długości ponad 19 m z 32 miejscami siedzącymi i 150 stojącymi, rozwijają szybkość 70 km/h. Są przy tym bardzo bezpieczne (...). Zarówno motorniczy jak i pasażerowie mają zapewniony komfort jazdy, gdyż wozy są ogrzewane, posiadają automatyczne zamykanie drzwi, a dla zapewnienia należytej widoczności w czasie opadów zainstalowana została na przedniej szybie elektryczna wycieraczka (...)". Rzeczywiście, w odróżnieniu od eksploatowanych wówczas N-ek, Sanoków, a nawet Zeppelinów zbudowanych w 1909 roku, dostarczone wagony były supernowoczesne i stanowić mogły szczyt marzeń motorowych i obsługi - nie wszystkie użytkowane wagony posiadały bowiem opisane wyżej wygody, bez których dziś nie bardzo wyobrażamy sobie możliwość eksploatacji pojazdów. Były także minusy. Podstawowym mankamentem zgłaszanym przez motorniczów były odbłaski powstające w godzinach wieczornych od pochylonej szyby przedniej. Innym problemem była nieuszczelnienie kabiny. Przez liczne otwory i wywietrzniki do wnętrza pojazd wprost na twarz i nogi motorniczego w czasie jazdy dostawała się duża ilość powietrza. Ten niezbyt przyjemny fakt miał wpływ na nadanie wszystkim siedmiu eksploatowanym wagonom 102N potocznej nazwy, która z czasem stała się obowiązującą: „wiatrówka”. W roku następnym, 1970, dostarczono do Krakowa przebudowane wagony o symbolu 102Na odróżniające się od pierwszych przegubowców zmienionym wyglądem przodu i tyłu. Pod względem wyposażenia elektrycznego i mechanicznego oba wagony były jednakowe. W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych wagony przystosowano do jazdy ukrotnionej tzn. umożliwiono eksploatację w składach podwójnych. Kraków był jednym z niewielu miast, które wprowadziło takie pociągi. Powodem były olbrzymie potoki pasażerskie szczególnie na najbardziej obciążonych ciągach np. Dworzec Główny – Plac Centralny w Nowej Hucie. W 1988 roku MPK w Krakowie zakupiło używane wagony przegubowe w Gdańsku. Po wszystkich wymianach w Krakowie eksploatowano w końcu 1988 łącznie 114 wagonów przegubowych w tym dziewięć opisywanych tramwajów 102N. W 1990 roku wraz z wagonami 105N sprzedano do Wrocławia osiem wagonów 102N. Pozostawiono tylko jeden, który jeszcze przez rok służył przyszłym motorowym jako wagon szkoleniowy. W grudniu 1991 roku wagon został skreślony z inwentarza i przeznaczony na złom, ale z uwagi na odmienną budowę oraz tworzony od kilku lat zbiór zabytkowych tramwajów przekazany został do sekcji historycznej. Odstawiony na boczny tor w Zajezdni Nowa Huta niszczał coraz bardziej aż do wiosny 1994 roku. Wtedy też zapadła decyzja o przywróceniu do ruchu tego wagonu. Przywrócono pierwotny wygląd zarówno zewnętrzny jak i wewnętrzny między innymi chowając pod klapy gniazda złącz, osłaniając wózki ruchomymi klapami i malując dolną część wagonu w kolorze kości słoniowej, utrzymo także miękkie, wygodne dla pasażerów siedzenia. Mimo swojego wieku, a także zabytkowego charakteru był eksploatowany w normalnej służbie do września 1997 roku. Od tego momentu jest jednym z najnowszych, ale niezwykle interesujących wagonów krakowskiej kolekcji pojazdów historycznych.

**Dane techniczne:****Producent:** Konstal Chorzów**Lata budowy:** 1970 - 1973**Silniki:** Lta220- 4x41.5kW**Długość:** 19.300 mm**Szerokość:** 2.400 mm**Masa:** 25.900 kg**Miejsz siedzących:** 32**Miejsz stojących:** 185**E1** *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

Jesienią 2003 roku kilkusobowa grupa pracowników MPK pojechała nawiązać bliższe kontakty z przedsiębiorstwem komunikacyjnym w Wiedniu. Punktem wyjścia była sprzedaż przez Wiener Linien do Miszkolca na Węgrzech tramwajów typu E, wagonów, których układ napędowy opierał się na identycznych rozwiązaniach jakie zastosowane były w wagonach GT6. Spotkanie było bardzo owocne. Do Krakowa grupa wróciła z transportem poszukiwanych wózków oraz... ofertą zakupu niewielkiej partii wagonów E1, jakie niebawem miały być wycofywane z uwagi na dostawy nowszych pojazdów. W listopadzie tego samego roku do zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie trafiły dwa wiedeńskie wagony zakupione na próbę. O ile nowohucka zajezdnia miała duże doświadczenie w naprawie norymberskich wagonów T4 i GT6 o tyle wiedeńskie choć oparte na tej samej konstrukcji różniły się od nich znacząco z uwagi na wprowadzoną, jeszcze w latach osiemdziesiątych, bardzo głęboką modernizację, układu elektrycznego wagonu. Zakup większej ilości pojazdów był ryzykowny. Podjęta próba uruchomienia jednego wagonu miała wykazać czy pracownicy zajezdni podołają zadaniu a sam zakup będzie opłacalny.

Pod koniec stycznia 2004 roku wykonano pierwsze próbne jazdy na terenie zajezdni. Po niewielkich poprawkach przystąpiono do szkolenia motorniczych. Próbę generalną – jazdę z pasażerami - tramwaj oznaczony numerem 101 odbył 7 lutego. Egzamin wypadł celująco po czym wagon wycofano na kilka dni z ruchu by oficjalnie wprowadzić go tydzień później. 14 lutego przygotowano specjalny przejazd dla mieszkańców połączony z dniem zakochanych. Następnego dnia wagon wprowadzono do normalnego ruchu. Równocześnie podpisano umowę z WL na sprzedaż wagonów E1 oraz ich przyczep c3. Ilość kupowanych składów określono na 30 kompletów. Z uwagi na bardzo pozytywne wyniki ruchowe i finansowe wprowadzanych do ruchu wagonów szybko zweryfikowano te pierwotne założenia. W ciągu 9 lat sprowadzono do Krakowa prawie 90 wagonów E1, z których kilka przeznaczono na części.

Pozostałe są w codziennym ruchu przewożąc każdego dnia setki tysięcy pasażerów. Oczywiście, wygląd wagonów i ich wyposażenie odbiega od dzisiejszej mody. Nie ma w nich niskiej podłogi ani udogodnień dla osób z problemem ruchu, nie ma także klimatyzacji. Niemniej wagony swoim wyposażeniem dla motorniczego i przede wszystkim pasażerów znacząco pozytywnie odbiegają od będących w ruchu wyprodukowanych w Chorzowie wagonów 105N. Za wyjątkiem wagonu 101 wszystkie tramwaje E1 przeszły w Krakowie modernizację połączone z głęboką przebudową wnętrza. Zamiast drewnianych foteli ułożonych po trzy w dwóch rzędach pasażerowie mają do dyspozycji fotele wyściełane. Na podłodze zamiast ryflowanej gumy założono wykładzinę antypoślizgową a ściany boczne wyłożono płytami z tworzywa. Wszystkie elementy spełniają bardzo rygorystyczne normy bezpieczeństwa. W każdym wagonie założony jest automat biletowy, elektroniczny system informacji pasażerskiej oraz system nagłośnienia z automatyczną informacją głosową.

**Dane techniczne:****Producent:** Bombardier-Rotax / Simmering**Lata budowy:** 1967 - 1976**Silniki:** WD 785 - 2x150kW**Długość:** 20.300 mm**Szerokość:** 2.200 mm**Masa:** 22.500 kg**Miejsz siedzących:** 33**Miejsz stojących:** 118



102Na *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*



E1 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe*

