

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (56) 2015
kwiecień-czerwiec



Zbierz kolekcję testowanych w
Krakowie tramwajów
W tym numerze druga karta
W środku mapa komunikacji
miejskiej w Krakowie



**140 litrów krwi na 140 lat
komunikacji miejskiej**

Inwestycje w Nowej Hucie

**Motorniczowie z
Krakowa na szóstym
miejscu w Europie**

140 lat Komunikacji Miejskiej w Krakowie

ZAPRASZAMY

na

Paradę Zabytkowych Tramwajów i Autobusów



**Trasa przejazdu: Zajezdnia Tramwajowa Podgórze –
Rondo Antoniego Matecznego – Korona – Stradomska –
Św. Gertrudy – Poczta Główna –
Św. Wawrzyńca (Muzeum Inżynierii Miejskiej)**

odjazd o godz. 10:00
w Niedziele
27 września 2015r.



JAK NAJLEPIEJ ŚWIĘTOWAĆ JUBILEUSZ?

W kwietniu 2015 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA rozpoczęło oficjalnie obchody 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Sposobów na świętowanie takiej rocznicy na pewno jest wiele. Krakowski przewoźnik zdecydował się na wyjątkową akcję, której celem jest przede wszystkim pomoc. A że jedną z najważniejszych rzeczy potrzebnych do życia jest krew, której często brakuje, to właśnie na jej oddawanie zdecydowali się pracownicy. Wspólnie chcemy zebrać symboliczne 140 litrów krwi, a więc dokładnie tyle ile lat ma krakowska komunikacja. Punkty poboru krwi odwiedzili już pracownicy z wszystkich zajezdni. Akcję wspiera także Klub Honorowych Dawców Krwi, który od ponad 50 lat funkcjonuje w MPK SA. Myślę, że nie ma większej satysfakcji od tej, kiedy czujemy, że nasze działanie komuś pomaga. Krew oddawana przez pracowników krakowskiego przewoźnika ratuje i będzie ratować życie i zdrowie mieszkańców miasta.

Jubileusz 140 lat, jest także dobrą okazją, aby przypomnieć wszystkim, że komunikacja to nie tylko tramwaje i autobusy. To przede wszystkim ludzie, którzy pracują, aby zapewnić pasażerom jak najbezpieczniejszy i najwygodniejszy transport. W tym roku swoje małe święto obchodzą dwie zajezdnie – autobusowa w Bieńczycach i tramwajowa w Nowej Hucie. Do zwiedzania zajezdni w Bieńczycach zaprosiliśmy mieszkańców. Mieli rzadką okazję do dokładnego zapoznania się nie tylko z historią obiektu wybudowanego w 1970 roku, mogli także dowiedzieć się jak wygląda zwykły dzień pracy w tej zajezdni.

Podobną okazję mieli także najmłodszy, którzy 31 maja przyszli na organizowany przez MPK SA Dzień Dziecka. Myślę, że o atrakcjach, jakie dla nich przygotowaliśmy, a które są dokładnie opisane w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”, długo nie zapomną nie tylko dzieci, ale także ich rodzice i opiekunowie.

Jak widać świętować można na wiele sposobów. Ale najlepiej robić to wspólnie. A jeżeli jeszcze da się przy tym pomóc innym, to satysfakcja jest gwarantowana.

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: Tramwaj z reklamą promującą akcję oddawania krwi

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

Adres redakcji: ul. J. Brozka 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:

Początki krakowskiej komunikacji Jacek Kolodziej	5
140 litrów krwi na 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie Marek Gancarczyk	6
Ty też możesz uratować życie Małgorzata Rzyczniak	7
Dla ratowania życia innych oddał 25 litrów krwi Marek Gancarczyk	9
Zajezdnia tramwajowa w Podgórzu – najlepsze miejsce na Dzień Dziecka Justyna Mierzwa	10-13
Elektryczny autobus na Dniach Ziemi Dariusz Tynor	15
Dzień otwarty zajezdni autobusowej w Bieńczykach Marek Gancarczyk	16-17
Zajmują się autobusami od kół w górę Marek Gancarczyk	18
W Nowej Hucie powstanie nowy obiekt z nowoczesną myjnią Danuta Walas	20-21
Jestem bardzo zadowolona z pracy. Bardzo nie lubię narzekania, bo pamiętam w jakich warunkach pracowało się 30 lat temu Marek Gancarczyk	22
Utrzymanie sprawności tramwajów to niełatwe zadanie Jacek Kolodziej	24-26
Akcja MPK i Straży Miejskiej odblokowała ul. Długą Marek Gancarczyk	27
Budapeszt znów docenił tramwaje Tomasz Czauderna	29
Pasażerowie komunikacji miejskiej z rowerem za pan brat Piotr Hamarnik	30
MPK SA i Straż Miejska promują bezpieczną jazdę rowerem Marek Gancarczyk	31
Motorniczowie z Krakowa w europejskiej czołówce Marek Gancarczyk	32-33
Motornicza krakowskiego MPK SA została nagrodzona za profesjonalizm i zimną krew Marek Gancarczyk	34
Motorniczowie i kierowcy MPK SA pomagają w odnalezieniu zaginionych osób Marek Gancarczyk	35
Weźże gadaj ciszej, czyli o kulturze korzystania z komórek w komunikacji publicznej Regina Żyła	36
Czwarta edycja Ligi MPK Janusz Więckowski	37
Turniej im. Piotra Pruchnickiego – pamięć jest najważniejsza Marek Gancarczyk	37
Kalendarium	38
Rozmaitości	39-42



8



10-13



16-17



34

POCZĄTKI KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

Powszechnie zostało przyjęte, iż komunikacja miejska w Krakowie uruchomiona została w 1875 roku. Tę datę powtarza się od kilkudziesięciu lat i już na stałe wpisała się w naszą świadomość.

Badający tematykę transportu publicznego w Krakowie są bardziej ostrożni w przyjmowaniu konkretnej daty, bowiem z braku jednoznacznych dokumentów opierać się można wyłącznie na wspomnieniach i innych dokumentach poniekąd przy okazji opisujących interesujące nas zagadnienie. Problem trudności ustalenia dokładnej daty uruchomienia pierwszych regularnych linii kursujących po ulicach Krakowa sięga już lat 30. XX wieku. Nie zwracano większej uwagi pod względem historycznym na komunikację publiczną a dokumentów archiwalnych nie przechowywano z taką pieczołowitością jak czynią to dziś nieliczni.

Wówczas oparto się na przekazach i notatkach prasowych, które datę – rok 1875 – wielokrotnie wymieniały. Pierwszymi pojazdami, które kursowały po Krakowie na regularnych liniach były omnibusy konne. Zachowane opisy jeżdżących pojazdów były opisem niespełnienia pokładanych w nich nadziei, ilustracją złej obsługi, przykładem i dowodem niemożliwości utrzymania zakładanej regularności. Puste wehikuły komunikacji publicznej stały się argumentem przeciwników nowocześniejszych miejskich pojazdów (pojazdów szynowych), którzy podając przykłady źle prowadzonej działalności omnibusowej obawiali się powtórzenia w późniejszym okresie takiej samej sytuacji przy nowym sposobie podróżowania w mieście. Taka tematyka i opis tej fatalnie prowadzonej działalności znalazł się w opisie z obrad specjalnej komisji Rady Miasta w 1871 roku poświęconej rozpatrzeniu wniosków nowych firm pragnących prowadzić działalność polegającą na przewozie mieszkańców. Data rokowań nie jest jednak datą powstania firmy omnibusowej. Poszukując przybliżonego momentu powstania zorganizowanej komunikacji na ulicach Krakowa trzeba cofnąć się o kolejne kilka lat. W sprawozdaniu jednego z wiceprezydentów miasta z 1867 roku znaleźć można ciekawy fragment przywołujący fakt udzielenia przez gminę koncesji na utrzymanie omnibusów. Na dziś tę datę moglibyśmy rozpatrywać jako prawdopodobny początek pierwszych kroków, czy raczej „przebieżonych” kilometrów, komunikacji miejskiej.

Współcześnie omnibusy konne kojarzą się większości z nas z wizerunkiem odbudowanych w połowie lat siedemdziesiątych XX wieku pojazdami, ale te pierwsze, zgodnie z zachowanymi opisami, były zupełnie inne. Przypominały raczej stare karety pocztowe (dylizanse) o stosunkowo dużej pojemności - mogły bowiem przewieźć jednorazowo nawet dwanaście osób. Kursując pomiędzy szóstą rano a dziewiątą wieczorem omnibusy przewoziły chętnych pomiędzy Kazimierzem a dworcem kolejowym na trasie: Most Podgórski – Mostowa - Plac Wolnica - Krakowska - Grodzka - Rynek



Akwarela St.Tondosa z tramwajem konnym

Główny - Floriańska – Dworzec. Stałych przystanków nie było a woźnica, zgodnie z opisem podanym wiele lat później, zatrzymywał wóz tam, gdzie zgłosił chęć zatrzymania jadący. Opłata pobierana była wedle stałej taryfy.

We wspomnianym 1875 roku w Krakowie było 18 omnibusów, z których większość obsługiwała wymienioną linię.

Te pierwsze pojazdy przewożące mieszkańców Krakowa odbiegały znacząco od standardów estetyki i bezpieczeństwa nawet tych, wyznaczonych przez ówczesne liberalne normy i miejskie władze. Korzystanie z odrapanych, roztrzęsionych i brudnych pojazdów określano było ryzykiem „dla porządnego mieszkańca”. Wygląd omnibusów a przede wszystkim brak chętnych do podróżowania nimi był dość powszechny i zauważany przez dziennikarzy a także przez artystów teatralnych głoszących w śpiewanych satyrycznych tekstach na krakowskich scenach.

Z dzisiejszej perspektywy można przypuszczać, że wspomniany wygląd pojazdu wpływał bardzo negatywnie na liczbę przewożonych pasażerów. To znów przekładało się na opłacalność całego przedsięwzięcia. Ponadto omnibus już w chwili uruchomienia tego środka transportu, był przestarzały. Coraz większą rolę w innych miastach Europy zdobywał z dużym rozmachem nowy, a więc tym bardziej pożądany środek publicznej komunikacji: tramwaj konny.

Na podstawie nielicznych obrazów i rysunków pochodzących z okresu kursowania omnibusu, spadkobierca ponad stuletniej tradycji - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – uruchomił w 1975 roku przejazdy zrekonstruowanymi omnibusami. Mimo braku zachowania dokładnego opisu budowy pierwszego publicznego pojazdu zbudowano dwie kopie omnibusów nawiązujące do rozwiązań sprzed lat. Kursujące okazjonalnie po dzień dzisiejszy pojazdy zaprzęgnięte w konie, jak przed wiekiem jeżdżące na tej samej trasie, są prawdziwą atrakcją turystyczną miasta a zarazem dowodem kultywowania tradycji przez sukcesora pierwszego miejskiego przewoźnika.

Jacek Kolodziej

140 LITRÓW KRWI NA 140 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

W czwartek, 9 kwietnia pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie rozpoczęli oddawanie krwi w ramach akcji, której celem jest zebranie do końca roku 140 litrów krwi. W ten sposób MPK SA zainaugurowało obchody jubileuszu 140-lecia funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie.

– Jubileusz 140 lat komunikacji miejskiej można świętować na różne sposoby. My zdecydowaliśmy, że to najlepsza okazja do tego, aby dla mieszkańców miasta, w którym pracujemy i żyjemy zrobić coś więcej oprócz zakupu nowoczesnych tramwajów, autobusów i automatów biletowych. Dlatego zdecydowaliśmy, że do końca tego roku spróbujemy oddać dokładnie 140 litrów krwi, którą Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie wykorzysta do ratowania zdrowia i życia mieszkańców – powiedział podczas konferencji prasowej Rafał Świerczyński, prezes MPK SA w Krakowie.

Akcję oddawania krwi rozpoczął w czwartek, 9 kwietnia zarząd MPK SA oraz przedstawiciele klubu Honorowych Dawców Krwi, którego członkami są pracownicy MPK SA. Klub HDK od ponad 50 lat działa przy krakowskim przewoźniku a jego członkowie już od wielu lat oddają krew.

- Bardzo doceniamy inicjatywę MPK. Nie tylko dlatego, że pracownicy tej firmy z okazji jubileuszu zdecydowali się oddać w sumie 140 litrów krwi, ale także za promocję hono-



Prezes MPK SA wręczył przedstawicielom RCKiK specjalną statuetkę potwierdzającą rozpoczęcie wspólnej akcji

rowego krwiodawstwa. Jestem bowiem przekonana, że akcja MPK zachęci wiele innych osób do oddania krwi, której cały czas bardzo potrzebujemy – podkreślała Jolanta Zatorska, dyrektor Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie.

Oprócz oddawania krwi przez pracowników MPK SA, krakowski przewoźnik będzie promował honorowe krwiodawstwo. W tym celu na jednym z niskopodłogowych tramwajów NGT6 została przygotowana specjalna reklama, a w monitorach zamontowanych w pojazdach MPK SA są wyświetlane informacje poświęcone tematyce oddawania krwi.

Marek Gancarczyk



Akcję 140 litrów krwi na 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie promuje reklama na jednym z tramwajów

TY TEŻ MOŻESZ URATOWAĆ ŻYCIE

Krew jest lekiem, którego niczym nie można zastąpić. Podawana jest w stanach zagrożenia życia jak również w leczeniu. Najnowocześniejsze i najbardziej skomplikowane zabiegi operacyjne nie byłyby możliwe do wykonania, gdyby nie było krwi.

DLACZEGO WARTO ZOSTAĆ DAWCĄ KRWI

- Bo można uratować życie i zdrowie drugiego człowieka

Pomimo ogromnego postępu medycyny, jak dotąd nie udało się wytworzyć substancji, która w pełni zastąpiłaby ludzką krew. Jedynym jej źródłem są zdrowi ludzie, którzy rozumieją, że oddanie krwi to rodzaj posłannictwa.

Oddający krew przekazują cenny dar ratujący komuś życie - dzięki temu ktoś będzie mógł święcić kolejne urodziny, rocznicę, przeżyć kolejne wakacje, spacer na plaży, noc pod gwiazdami!

Osoba, która otrzyma krew nie jest znana dawcy, ale ta osoba jest czyimś ojcem, matką, dziadkiem lub przyjacielem.

- Oddawanie krwi nie stanowi zagrożenia dla zdrowia

W organizmie dorosłego człowieka krąży około 5–6 litrów krwi. Jej ilość jest proporcjonalna do wagi, dlatego zdrowy, ważący co najmniej 50kg człowiek może oddać krew lub jej składniki bez uszczerbku dla zdrowia. Krew regeneruje się dość szybko i już na drugi dzień po oddaniu krwi jej objętość wraca do normy.

Nie ma schorzeń wynikających z wielokrotnego oddawania krwi ani „przyzwyczajania” organizmu.

Krew w organizmie podlega wymianie przez cały czas, niezależnie od tego, czy jest się dawcą, jednorazowym czy wielokrotnym, oddawanie krwi nie spowoduje wzmoczonego jej wytwarzania ani uzależnienia.

- W trosce o własne zdrowie

Oddając systematycznie krew, krwiodawca każdorazowo ma wykonywane badania laboratoryjne i jest badany przez lekarza. W wielu przypadkach udaje się dzięki temu wcześniej rozpoznać np. chorobę nadciśnieniową, będącą plagą współczesnego społeczeństwa, a przebiega długo w sposób bezobjawowy. Już wypełniając kwestionariusz dawca może uświadomić sobie sytuację zagrożenia własnego zdrowia i zwrócić na nie uwagę lekarza.

- Co przysługuje dawcy krwi:

- w dniu oddania krwi zwolnienie z pracy,

- posiłek regeneracyjny - ekwiwalent o wartości kalorycznej 4.500 kalorii (tj. 8 czekolad, 1 wafel, 1 sok)

Dawca może też uzyskać:

- zwrot kosztów przyjazdu do Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa lub najbliższego Terenowego Oddziału Centrum,

- ulgę podatkową z tytułu darowizny przekazanej na cele krwiodawstwa (wysokość ulgi zależy od ilości oddanej krwi).

- bezpłatne wyniki badań: grupy krwi (na życzenie dawcy wynik w postaci karty identyfikacyjnej grupy krwi) morfologii; na obecność chorób zakaźnych przenoszonych drogą krwi, w tym wirusowego zapalenia wątroby B i C, wirusa HIV i kiły.

- legitymację Honorowego Dawcy Krwi

- tytuł „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi”. Tytuł ten przysługuje każdemu honorowemu dawcy krwi, który w dowolnym okresie czasu oddał odpowiednio: kobiety - 5 litrów krwi; mężczyźni - 6 litrów krwi, lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników. Tytuł ten upoważnia osoby ubezpieczone:

- do otrzymania bezpłatnych leków umieszczonych w wykazie leków podstawowych i uzupełniających do wysokości limitu oraz leków, które zasłużony dawca może stosować w związku z oddawaniem krwi (wg listy ogłaszanej w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia)

- do korzystania ze świadczeń ZOZ i aptek poza kolejnością Wraz z ilością oddanej Krwi Honorowemu Dawcy Krwi przysługują kolejne stopnie odznaczeń.

- bezpłatne bilety w komunikacji miejskiej,

- aktywni Honorowi Dawcy Krwi mogą liczyć na zniżki w schroniskach, hotelach, sklepach i punktach usługowych zrzeszonych wokół inicjatywy „Dawcom w Darze”. Więcej szczegółów na www.dawcomwdarze.pl

KTO MOŻE ODDAĆ KREW

Krew może oddać każdy, kto jest zdrowy, ma 18-65 lat, nie przechodził żółtaczki, nie cierpi na chorobę przewlekłą i waży co najmniej 50 kg.

O pobraniu krwi decyduje lekarz po wstępnym zbadaniu jej próbki. Od dawcy pobiera się 450 ml krwi. Trwa to 5-10 minut. Trzeba być po lekkim śniadaniu i sporo pić, by rozrzedzić krew.

Każdy, kto zgłasza się do oddania krwi powinien być zdrowy, wypoczęty, wyspany oraz po spożyciu lekkostrawnego i niskokalorycznego posiłku i wypiciu około 1,5 litra płynów w ciągu 24 godzin przed oddaniem krwi. Zgłaszający się do oddania krwi powinien posiadać przy sobie dokument tożsamość ze zdjęciem i numer PESEL, a dawca wielokrotny - również legitymację Honorowego Dawcy Krwi.

Więcej informacji, kto może a kto nie może oddać krwi na stronach internetowych, np. centrów krwiodawstwa i krwiolecznictwa.

Cały proces oddawania krwi trwa około godziny. Czyż nie warto podarować tę godzinę komuś, kto dzięki niej zyska całe życie?

Oprac. Małgorzata Rzycznik

140 litrów krwi

z okazji 140 lat komunikacji miejskiej
w Krakowie

Ty też
możesz
uratować
życie.



Punkty Krwiodawstwa w Krakowie

ul. Rzeźnicza 11

Główna Siedziba
Regionalnego Centrum
Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa

ul. Wielicka 265

Oddział terenowy
(Uniwersytecki Szpital Dziecięcy w Prokocimiu)

os. Na Skarpie 66a

Oddział terenowy
Szpital Specjalistyczny im. Stefana Żeromskiego



Więcej informacji na stronie:

www.mpk.krakow.pl

DLA RATOWANIA ŻYCIA INNYCH ODDAŁ 25 LITRÓW KRWI

Rozmawiamy z Jackiem Ćwierzem, elektromechanikiem pojazdów i jednym z najbardziej aktywnych członków klubu Honorowych Dawców Krwi funkcjonującym w MPK SA w Krakowie

Marek Gancarczyk: Od ilu lat oddaje Pan krew?

Jacek Ćwierz: Od 1990. W tym roku mija 25 lat.

MG: To ile litrów krwi w tym czasie Pan oddał?

JĆ: 25.

MG: Rzeczywiście to sporo. Oddawał Pan krew od razu po przyjeździe do MPK?

JĆ: Nie. Pracę w MPK rozpocząłem w 1984 roku. Najpierw uczęszczałem do szkoły zawodowej MPK. Zaraz potem trafiłem do stacji obsługi autobusów Wola Duchacka. Krew zacząłem oddawać kilka lat później.

MG: Dlaczego zaczął Pan oddawać krew? Co Pana do tego skłoniło?

JĆ: Miałem pewną rodzinną sytuację, gdzie potrzebna była większa ilość krwi. Wtedy właśnie ja i cześć mojej rodziny oddaliśmy krew. Od tamtej pory robię to nieprzerwanie cały czas. Zresztą nie tylko oddaję krew. Namawiam do tego samego moich znajomych, sąsiadów.

MG: Od razu zapisał się Pan do klubu Honorowych Dawców Krwi?

JĆ: Prawie od razu. Ale krew zacząłem oddawać, kiedy jeszcze nie byłem członkiem HDK.

MG: Jak często trzeba oddawać krew, żeby zebrać 25 litrów?

JĆ: Jak byłem młody to oddawałem krew 3 a nawet 4 razy w roku. Teraz, ze względu na mój wiek mogę to robić najwyżej 2 razy w roku. Żeby oddawać krew trzeba być całkowicie zdrowym. Musi być dobre ciśnienie, człowiek musi być wypoczęty, hemoglobina musi być odpowiednia. Z wiekiem nie jest łatwo zawsze spełniać te warunki.

MG: Panu chyba musiało się to udawać prawie zawsze. Miał Pan jakąś dłuższą przerwę w oddawaniu krwi?

JĆ: Jak do tej pory udawało mi się oddawać krew każdego roku, od kiedy zaczęłam to robić. Nie miałem dłuższej przerwy.

MG: Jak się Panu podoba akcja zbierania 140 litrów krwi z okazji jubileuszu 140 lat komunikacji miejskiej?

JĆ: To na pewno bardzo pozytywne działanie. Mnie osobiście bardzo się ta inicjatywa podoba. Ona podkreśla, że oprócz naszej pracy w MPK, którą służymy mieszkańcom, prowadzimy także społeczną działalność, która ratuje życie i zdrowie innych.

MG: Pan już oddał krew w ramach tej akcji?

JĆ: Oczywiście. Ja oddałem już krew dwa razy, czyli mam już na swoim koncie prawie 1 litr.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk



Jacek Ćwierz

ZAJEZDNIA TRAMWAJOWA W PODGÓRZU – NAJLEPSZE MIEJSCE NA DZIEŃ DZIECKA

Słoneczna niedziela, 31 maja 2015 roku przyciągnęła do zajezdni tramwajowej Pogórze kilka tysięcy osób. Oczywiście dominowali najmłodsi. Wszak to jedyny dzień w roku, gdy można zajrzeć we wszystkie zakamarki zajezdni, mieć pewność, że żaden dorosły nie skrzyczy, a nawet więcej – pokaże, wytłumaczy, zaprosi do wspólnej zabawy. Wszystko to oczywiście z okazji Dnia Dziecka.

Jak było? Cóż, żadna nawet najbardziej topowa zabawka nie była w stanie równać się z przejazdem tramwajem przez... myjnię. Żaden też tramwaj nie miał naraz tylu pasażerów, którzy przejazd spędzili z przyklejonymi do szyb buziakami: a nuż będę miał to szczęście i włochate szczotki myjni polaskoczą mnie po nosie – taka myśl pojawiła się w niejednej dziecięcej główce. Oczywiście o żadnym laskotaniu nie mogło być mowy, przejazd choć spektakularny, był jak najbardziej bezpieczny. Tak samo jak oglądanie tramwaju od spodu.

- Hamulce widziałem. Taaakie były. No i jeszcze przeguby, one tak robią szu-szu-szu – opowiadał z przejęciem pięcioletni Kacper, uczestnik dorocznego rodzinnego pikniku w zajezdni.



Czy jest lepsze miejsce, żeby sprawić dzieciom radość?



Duża atrakcja – malowanie twarzy



Nie ma to jak zabytkowy tramwaj...

Chłopiec z takim samym przejęciem relacjonował rodzicom przejazd przez wspomnianą myjnię:

- Najfajniejsze były myjki, które psikały szyby. One się tak kręciły i myły tramwaj – tłumaczył obrazowo.

Zapytany czy nie bał się, że go zmoczą odpowiedział reolutnie: Nie. Przecież okna były pozamykane!

W tym roku wzbogaciliśmy program artystyczny – była okazja zrobienia sobie pamiątkowego zdjęcia w zabytkowym tramwaju, a na dwóch plenerowych scenach dla wszystkich gości zatańczyły dzieci z zespołu Mali Krakowiacy, zaśpiewali też podopieczni Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej w Krakowie.

Dla każdego było coś słodkiego

Te maluchy, które chwilowo zmęczyły się zwiedzaniem zajezdni, ulokowały się przy stolikach, by malować, rysować, rozwiązać krzyżówkę. Wysiłek został nagrodzony, bowiem pośród dzieci, które rozgryzły łamigłówkę, rozdane zostały żetony, które uprawniały do tego, by zasiąść w fotelu motorniczego i prawie samodzielnie poprowadzić tramwaj. Kacper był pośród nich. W niewielkiej kabinie z mnóstwem migających światełek, przycisków, przełączników czuł się niczym ryba w wodzie.

- Nic a nic się nie bałem, bo pan motorniczy wszystko mi pokazał – gdzie nacisnąć, co włączyć, żeby tramwaj pojechał – opowiadał.



Niektórzy nigdy nie rozstają się ze swoim modelem tramwaju



Podczas Dnia Dziecka można było też pomóc innym oddając krew

W nagrodę za doskonale poprowadzony tramwaj dostał koszulkę z napisem „Super Jazda” oraz specjalny certyfikat, który zaświadczał, że obowiązki motorniczego wypełnił doskonale.

Udział w dziecięcym święcie nie był do końca tylko zabawą. Maluchy miały też ważne zadanie, mianowicie spośród trzech postaci wykreowanych przez profesjonalnych grafików, głosowały na tę, która ich zdaniem powinna być maskotką firmy na wszystkich dziecięcych imprezach. Wy-



Pierwsza jazda - było troszkę stresu



Nie brakowało tańców...



To projekt oficjalnej maskotki MPK SA - wybrany przez dzieci



Stąd był najlepszy widok na myjnię



Nagrodą główną w losowaniu był roczny kurs języka angielskiego dla dzieci

bór nie był łatwy, o czym świadczą rozterki Kacpra, który wprost oświadczył, że wszystkie trzy podobały mu się najbardziej. Ostatecznie dzieci wybrały TramBusia – stylizowanego na tramwaj smoka.

Gdy dzieci zwiedziły już wszystkie zakamarki zajezdni, zadały wszystkie nurtujące ich pytania dotyczące pracy motorniczego, tajników budowy nowoczesnych tramwajów, przeniosły się przed scenę, gdzie czekały na nie kolejne rozrywki, między innymi animatorzy zabaw przebrani w kolorowe stroje. Rozczulał widok kilkulatki w różowej sukience stojącej na czubkach palców i wymachującej dwoma kijkami z pętlą z której wychodziły ogromne bańki mydlane. Równocześnie w jednym z tramwajów rozgościła się mobilna pracownia plastyczna. Oryginalna, bowiem tłem rysunków nie były kartki papieru, ale dziecięce buzie, na których pojawiały się kocie pyszczki, groźne miny Spidermana, jednoocy piraci, motyle, srogie tygrysy i wszystko, co tylko jeszcze dziecięca fantazja podpowiedziała.

Podczas gdy dzieci korzystały z atrakcji, dorośli mogli wsiąść do specjalnego ambulansu do poboru krwi – dwudziestu krwiodawców oddało cząstkę siebie, by w ten sposób przybliżyć naszą firmę do celu, który sobie postawiliśmy z okazji 140 lat komunikacji miejskiej, a mianowicie pozyskania 140 litrów krwi. Podczas imprezy rozdaliśmy dwa tysiące mapek, tyle samo krzyżówek i malowanek. Każde dziecko otrzymało słodczyce, napoje i jubileuszowy balonik.

- W zajezdni jest fajnie za każdym razem. Ja zawsze będę chodził do zajezdni, obojętnie czy będzie Dzień Dziecka czy nie – zapowiedział nam na odchodnym Kacper.

Justyna Mierzwa



Takie widoki to dopiero są ciekawe

ELEKTRYCZNY AUTOBUS NA DNIACH ZIEMI

22 kwietnia obchodzony jest na świecie jako Międzynarodowy Dzień Ziemi. Celem tych obchodów jest zwrócenie uwagi na zagrożenia, jakie kryją się w szybkim rozwoju cywilizacji. Często bywa tak, że środowisko, w którym żyjemy na co dzień jest degradowane i mało osób zwraca na to uwagę. Dni Ziemi mają za zadanie zwrócić uwagę mieszkańców miasta Krakowa, jak m.in. spółki miejskie dbają o środowisko oraz co sami mieszkańcy mogą zrobić, aby w Krakowie żyło się lepiej.

Podczas Wystawy Ekologicznej rozstawiane są namioty wystawiennicze, w których można zobaczyć jak krakowskie spółki dbają o ekologię. MPK SA w Krakowie zaprezentowało jeden z trzech autobusów elektrycznych, które są testowane i regularnie kursują na linii nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego. Decyzja o uruchomieniu w Krakowie linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne wynika z troski o środowisko i czyste powietrze. Wyposażone w elektryczny napęd pojazdy nie wytwarzają zanieczyszczeń. Jednocześnie zapewniają wysoki komfort przejazdu.

Zaprezentowany pojazd to LBUS CITY SMILE. Ma długość 9,95 m, szerokość 2,55 m oraz wysokość 3,16 m. Pojazd jest wyposażony w baterie o pojemności 230 kWh. Ma dwa sposoby ładowania szybki – do jednej godziny i wolny – do 8 godzin. Autobus jest niskopodłogowy, każde wejście znajduje się na wysokości 32 cm. W autobusie mieści się jednorazowo 59 pasażerów. Przez dwa dni od piątku do soboty (24-25 kwietnia) każdy zainteresowany miał możliwość w ramach obchodów Dni Ziemi zobaczyć nowoczesny autobus elektryczny. Każdy mieszkaniec Krakowa, który pojawił się na al. Róż w Nowej Hucie miał okazję poznać jego działanie oraz dowiedzieć się jak MPK SA w Krakowie dba o środo-



Dzieci mogły wejść do kabiny kierowcy

wisko. Najmłodszy, którzy przybyli zobaczyć elektryczny autobus mieli także okazję brać udział w konkursach, grach i zabawach. Każde dziecko, które wzięło udział w zabawach otrzymało nagrodę. Również zainteresowani mieszkańcy mogli poznać plany krakowskiego przewoźnika związane z działaniem na rzecz czystego powietrza. Przedstawiciele MPK SA w Krakowie zwracali uwagę uczestników na to, jak dużo samochodów może zastąpić jeden autobus czy tramwaj. W pierwszy dzień świętowania Dni Ziemi dzieci mogły odbyć dwie wycieczki elektrycznym autobusem do lamusowni i zobaczyć, na czym polega jej funkcjonowanie.

Dariusz Tynor

Fot. Dariusz Tynor



Autobus elektryczny na al. Róż

newsy komunikaty KOMUNIKACJA
 ulice autobusy wypadki Konstal 105Na informacje Jelcz
 wydarzenia wypadki torowiska Scania Mercedes Citaro
 tramwaje konkursy Przewoźnik Krakowski zdjęcia
 autobus elektryczny torowiska newsy
 Bombardier NGT8 ZAJEZDZIA 105Na
 Euro 6 wykolejenia Solaris Urbino
 prasa o MPK KOMUNIKACJA
 wydarzenia ulice MPK
 zdjęcia Solaris Urbino
 newsy Kraków



komunikacja w pigułce
facebook.com/mpkkrakow



ponad 30000 osób lubi to

DZIEŃ OTWARTY ZAJEZDNI AUTOBUSOWEJ W BIEŃCZYCACH

W sobotę, 13 czerwca 2015 roku mieszkańcy Krakowa mogli odwiedzić zajezdni autobusową w Bieńczycach, przy ul. Makużyńskiego 34. Zajezdnia, która w tym roku świętuje 45 lat istnienia była otwarta dla wszystkich przez ponad cztery godziny.

Na wszystkich, którzy ją odwiedzili czekało wiele atrakcji. Mogli poznać historię tej nowohuckiej zajezdni przeglądając kroniki, obejmujące okres od roku 1970 oraz oglądając wystawę modeli autobusów eksploatowanych w Bieńczycach i fotografie zrobione przez pracowników.

Dla zwiedzających zostały udostępnione autobusy zabytkowe Ikarus 260, Autosan H6 oraz popularny „Ogórek”. Ale oglądać można było także nowoczesne autobusy, które obecnie posiada zajezdnia, m.in. autobus hybrydowy.

Podczas dnia otwartego była możliwość dokładnego poznania jak wygląda dzień pracy w zajezdni autobusowej. Specjalny autobus zabierał chętnych w przejazd po terenie zajezdni. Trasa została zaplanowana zgodnie z tzw. obsługą codzienną, a więc była identyczna jak ta, którą każdego dnia

przechodzą zjeżdżające z linii pojazdy. Autobus zatrzymywał się przy dyspozytorni, gdzie pracę zaczynają i kończą kierowcy, następnie jechał na stację paliw, myjnię, halę postojową i plac postojowy.

Podczas dnia otwartego nie zabrakło atrakcji dla najmłodszych. Każdy otrzymał drobny upominek i mógł wziąć udział w konkursach i zabawach.

Jedną z największych atrakcji tego dnia był jednak konkurs przeciągania autobusu na czas. Cztery drużyny złożone z kierowców, mechaników i pracowników biurowych zajezdni w Bieńczycach miało za zadanie za pomocą liny jak najszybciej przeciągnąć 12-metrowy autobus na odcinku kilkudziesięciu metrów. Najlepszy i najsilniejszy okazał się zespół kierowców.

Tuż po tej rywalizacji odbyło się wręczenie wyróżnień dla najstarszych i najbardziej zasłużonych pracowników zajezdni autobusowej w Bieńczycach. Wyróżnionym, Andrzejowi Krupie, Barbarze Kruszynie i Tadeuszowi Kucia, gratulował Rafał Świerczyński, prezes MPK SA w Krakowie. Podziękowania za lata pracy trafiły także do długoletnich



Pracownicy stacji obsługi i zajezdni autobusowej w Bieńczycach

pracowników zajezdni, którzy zakończyli już swoją pracę i przebywają na emeryturze.

Na zakończenie obchodów jubileuszu 45-lecia na terenie zajezdni został posadzony dąb.

Przypomnijmy, że zajezdnia autobusowa w Bieńczycach zaczęła swoją działalność 45 lat temu, 13 czerwca 1970 roku. O godzinie 21.30 wjechały tam pierwsze autobusy, które zakończyły pracę na linii. W sumie były tam wtedy 134 autobusy.

Obecnie w zajezdni Bieńczyce stacjonują 163 autobusy. Każdego dnia wyjeżdża stąd 135 pojazdów obsługując 70 linii (w tym 33 miejskich, 30 aglomeracyjnych i 7 nocnych).

Jubileusz zajezdni autobusowej w Bieńczycach był elementem obchodów 140-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie, które przypadają w tym roku.

Marek Gancarczyk

Fot. Janusz Korzonek



Na pamiątkę jubileuszu 45-lecia zajezdni został posadzony dąb



Tak zajezdnia wyglądała w przeszłości



Każdy, kto odwiedził zajezdnię miał możliwość zobaczyć zabytkowego "Ogórka" i nowoczesną hybrydę



Zasłużeni pracownicy otrzymali specjalne wyróżnienia



Przeciąganie autobusu wymagało sporo wysiłku



O jubileuszu 45 lat zajezdni informuje specjalna reklama na autobusie

ZAJMUJĘ SIĘ AUTOBUSAMI OD KÓŁ W GÓRĘ

Rozmawiamy z **Andrzejem Krupą**, najstarszym pracownikiem Stacji Obsługi Autobusów w Bieńczycach.

Marek Gancarczyk: Czym się Pan zajmuje w Stacji Obsługi Autobusów w Bieńczycach?

Andrzej Krupa: Jestem elektromechanikiem pojazdów. Zajmuję się autobusami od kół w górę.

MG: Ile lat trzeba przepracować, żeby być najstarszym pracownikiem w Bieńczycach?

AK: Sporo. Ja zacząłem we wrześniu 1974 roku, więc jak łatwo policzyć ponad 40 lat temu.

MG: Jak to się stało, że trafił Pan właśnie do tej zajezdni?

AK: Przejąłem pewne rodzinne tradycje, bo w MPK pracował mój ojciec. A że najbliżej było mi do Bieńczy, więc tutaj zgłosiłem się do pracy.

MG: Nigdy nie miał Pan ochoty zmienić miejsca pracy?

AK: Był taki czas, kiedy o tym myślałem. To było po wyjściu z wojska. Ale gdy pojawiła się rodzina, nie szukałem innej pracy i tak zostałem w Bieńczycach do dzisiaj.

MG: Jakie autobusy Pan naprawiał, gdy zatrudnił się Pan w MPK?

AK: Tylko Ogórki. Innych autobusów na tej zajezdni na początku lat 70-tych ubiegłego wieku tu nie było.

MG: No to jak to jest zacząć od naprawiania Ogórków, a potem zajmować się nowoczesnym, naszpikowanym elektroniką autobusem hybrydowym, który jest w zajezdni w Bieńczycach?

AK: Rzeczywiście ten przeskok technologiczny jest olbrzymi. Dlatego ciągle trzeba się uczyć nowych rzeczy. Jednak dla kogoś, kto chce się uczyć, nie stanowi to problemu.

MG: A co jest łatwiej naprawić "Ogórkę" czy hybrydę?

AK: Prościej było z "Ogórkami". W nowoczesnych autobusach jest bardzo

dużo elektroniki. Budowa tych pojazdów jest zdecydowanie bardziej skomplikowana.

MG: A jaki autobus według Pana był tym pierwszym pojazdem, który po erze "Ogórków" wyróżniał się swoją nowoczesnością?

AK: Jak dla mnie pierwszymi takimi autobusami były Berliety. Te pojazdy od razu zwracały uwagę swoim wyglądem i estetyką wykonania.

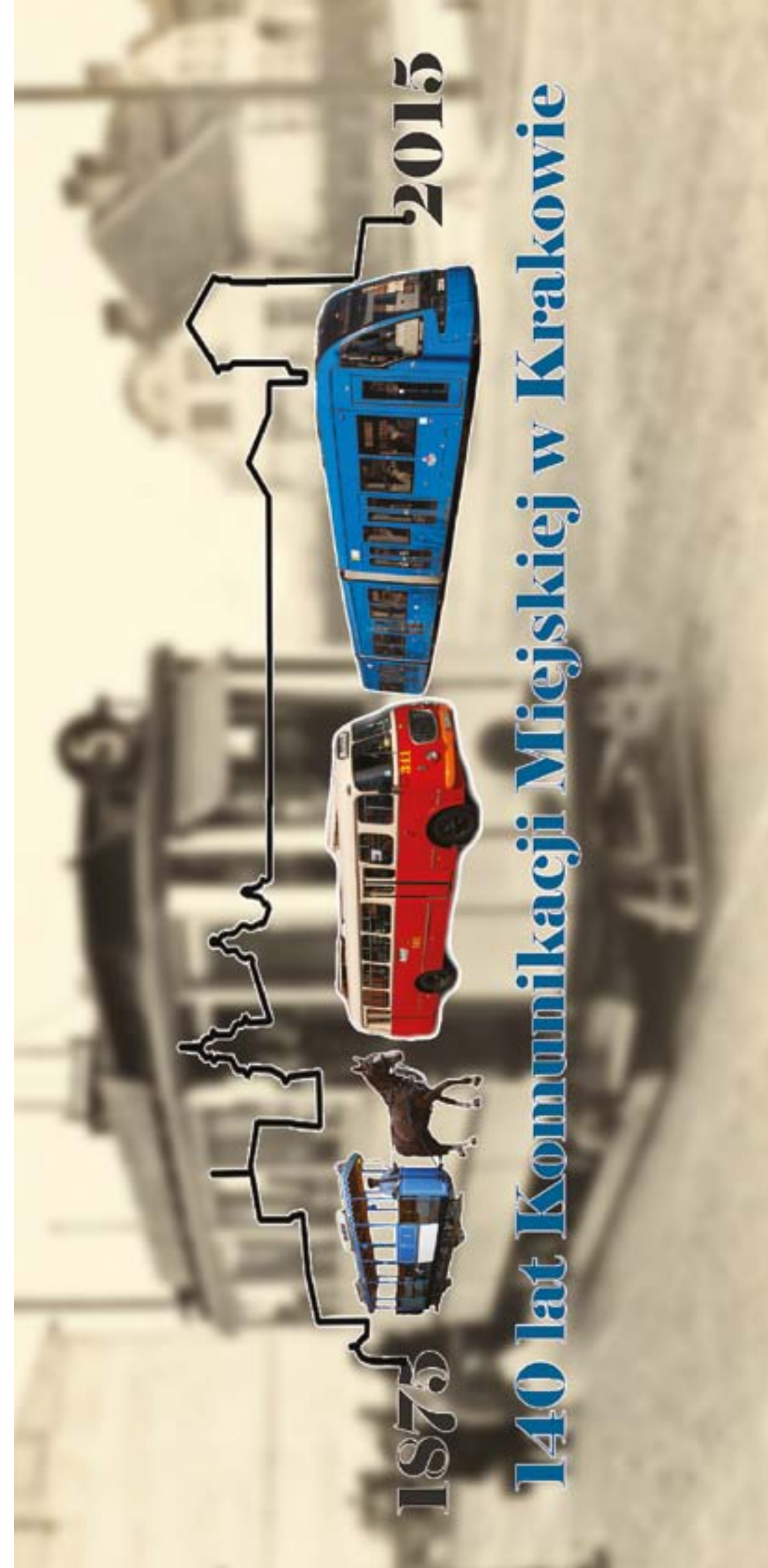
MG: Długo planuje Pan jeszcze pracować?

AK: Lubię to co robię. O emeryturze na razie nie myślę.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk



Andrzej Krupa - najstarszy pracownik stacji obsługi autobusów w Bieńczycach



W NOWEJ HUCIE POWSTANIE NOWY OBIEKT Z NOWOCZESNĄ MYJNIĄ

W najbliższych latach w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie planowane są spore prace modernizacyjne. Będą one związane przede wszystkim z budową hal wraz z dostawą i montażem tokarki podtorowej oraz budową nowoczesnej myjni.

Prace są efektem zakupu nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego. To wymaga odnowy w infrastrukturze stacji, która odpowiada za sprawność taboru i jego gotowość do ruchu.

MPK SA dysponuje projektem modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie o wartości 60 mln zł, który w swym założeniu miał być finansowany ze środków Unii Europejskiej. Ponieważ w chwili obecnej brak jest takiej możliwości, planuje się jego realizację w okrojonej wersji, tj. w niezbędnym minimum, przeznaczając na ten cel w latach 2015-2016 kwotę w wysokości 17,7 mln zł. W przypadku pozyskania środków z funduszy UE, krakowski przewoźnik będzie się starał o refundację oraz rozszerzenie zakresu projektu.

Przygotowywane zadanie inwestycyjne będzie polegało przede wszystkim na budowie nowoczesnej hali myjni wraz z szeregiem inwestycji z nią powiązanych, które zaowocują gruntowną przemianą terenów stacji. Pozwolą usprawnić wiele procesów związanych z obsługą taboru, a także zwiększeniem wykorzystania zasobów i wyznaczeniem nowych standardów w zakresie ekologii.

Istniejąca hala myjni jest budynkiem wzniesionym jeszcze w latach 60-tych ubiegłego wieku. Ówczesny projekt nie przewidywał ogrzewania czy zamkniętego obiegu wody, a rozwiązania techniczne, które sprawdzały się w ubiegłym



Budynek myjni w Nowej Hucie zostanie zburzony



Tak wyglądał budynek zajezdni kilkadziesiąt lat temu, fot. J. Kołodziej

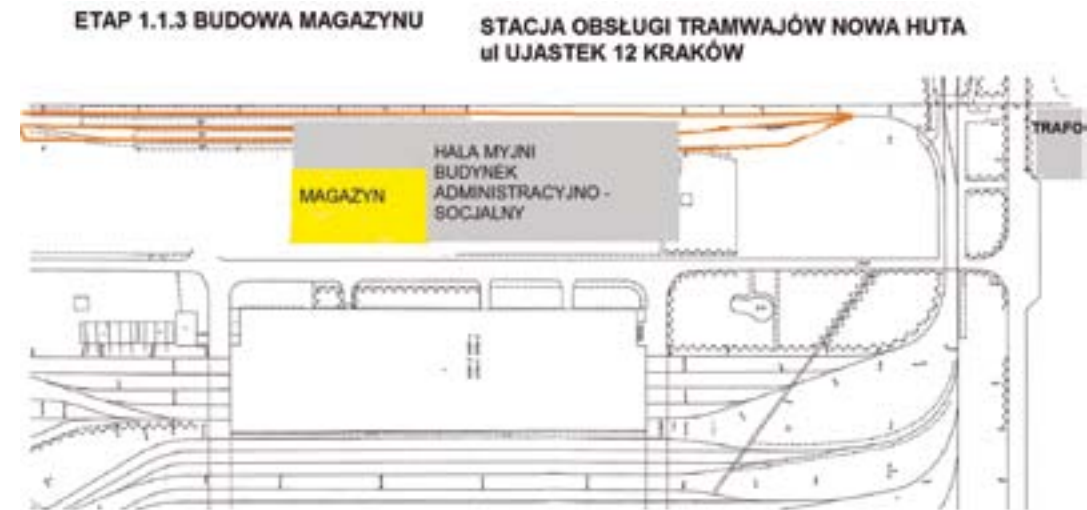
stuleciu, teraz zupełnie nie przystają do ilości i jakości taboru jakim dysponuje MPK.

Stan techniczny budynku dyskwalifikuje go od strony kosztowej do przeprowadzenia w nim remontu. Jednocześnie budynek ten nie nadaje się do adaptacji ze względu na jego zbyt małe wymiary. MPK SA podjęło decyzję o wyburzeniu istniejącej hali i wybudowaniu w jej miejscu nowego obiektu.

Projekt zakłada powstanie nowoczesnej hali myjni o długości 108,71 m, szerokości 16,33m i wysokości 9,45 m, co da całkowitą powierzchnię 1 729,5 m². W budynku tym znajdą się dwa tory na których będzie możliwe mycie zarówno tramwajów jak i autobusów. Zaprojektowano do tego celu specjalny zamknięty system wykorzystujący do mycia wodę pochodzącą z opadów deszczowych, którą można używać wielokrotnie do mycia kolejnych pojazdów.



Pracownicy Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta w komplecie



Plan przebudowy obiektów stacji obsługi tramwajów Nowa Huta

Całość hali będzie ogrzewana, co pozwoli jej na funkcjonowanie przez cały rok, niezależnie od warunków atmosferycznych.

Będzie to pierwsza w Krakowie hala myjni, która będzie mogła obsługiwać zarówno tabor tramwajowy jak i autobusowy. Wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań takich jak zamknięty obieg wody, system pozyskiwania wody deszczowej, możliwość obsługi różnych typów pojazdów znacząco wpłynie na obniżenie kosztów funkcjonowania, zwiększy możliwości obsługi pojazdów, a także wpłynie na większą dbałość o naturalne środowisko.

W ramach budowy nowej hali powstanie w niej część socjalno-biurowo-magazynowa. Dzięki tej rozbudowie będzie możliwość wyburzenia starych budynków, które dotąd pełniły funkcje biurowo-magazynowe. Na ich miejscu powstaną nowe miejsca postojowe dla pojazdów technicznych oraz rosnącej liczby obsługiwanych autobusów.

Wybudowana zostanie również stacja transformatorowa dla potrzeb ładowania autobusów elektrycznych. Planowane są stanowiska do ładowania stacjonarnego przy użyciu ładowarek, jak również ładowania za pomocą pantografu z sieci trakcyjnej. Zaplanowano 10 stanowisk do ładowania

stacjonarnego z ładowarek oraz trzy stanowiska dwustronne do ładowania z pantografu, które umożliwią ładowanie sześciu autobusów jednocześnie. Inwestycja ta jest podyktowana planami zakupu autobusów elektrycznych, które będą obsługiwały linie miejskie.

Na terenie stacji powstanie nowy układ dróg wewnętrznych i torowisk. Zostanie wybudowany tor obwodowy, który nie będzie przebiegał przez budynki zajezdni i umożliwi przejazdy techniczne na terenie zajezdni. Dodatkowo nastąpi także rozbudowa istniejących torowisk co umożliwi zwiększenie ilości miejsc odstawczych dla 20 pociągów tramwajowych o długości 32m.

W celu usprawnienia i zwiększenia możliwości prac technologicznych MPK SA planuje przygotować dokumentację projektową oraz wybudować halę wraz z tokarką podtorową wyposażoną w opcję łamania i prasowania wiórów. Będzie to hala o długości minimalnej 65 metrów. Zamontowana tokarka podtorowa będzie umożliwiała wykonywanie prac polegających na usuwaniu nierówności kół oraz płaszczyzn powstających w trakcie użytkowania tramwaju.

Danuta Walas

ZAJEZDZIA W NOWEJ HUCIE POWSTAŁA 50 LAT TEMU

15 czerwca 1965 r. z wybudowanej w Nowej Hucie zajezdni wyjechał pierwszy tramwaj. Do nowohuckich obiektów, obsługujących trasy dzielnicy trafiły wszystkie wagony typu N, eksploatowane w Krakowie. Do obsługi Krakowa pozostały wyłącznie wagony przedwojenne. Dostarczana ilość wagonów nowych i używanych dość szybko sprawiła, że zabrakło miejsca postojowego na placu. Teren, jaki zajmowała zajezdnia, przewidywał rozbudowę zarówno placu postojowego jak i infrastruktury technicznej. Około 1968 r. wybudowano trzecią wiązkę postojową, położoną w bezpośrednim sąsiedztwie hali. Na tych torach, rok później zaprezentowano dziennikarzom krakowskich gazet pierwsze „szybkobieżne” wagony przegubowe (typu 102N).

Z początkiem lat siedemdziesiątych przystąpiono do zagospodarowywania terenu będącego swoistą pustynią, pozostawianą po budowniczych. Rozpoczęto nasadzenie drzew dookoła całej zajezdni i wzdłuż ogrodzenia, a wewnątrz zajezdni, pomiędzy torami urządzono skwer, obsadzony ozdobnymi krzewami i drzewami. W 1972 r. powstała sadzawka z rybami, która wraz z otaczającą zielenią tworzy miłą zakątek.

Jacek Kołodziej

JESTEM BARDZO ZADOWOLONA Z PRACY. BARDZO NIE LUBIĘ NARZEKANIA, BO PAMIĘTAM W JAKICH WARUNKACH PRACOWAŁO SIĘ 30 LAT TEMU

Rozmawiamy z Wiktoria Mród ze Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie.

Marek Gancarczyk: Od ilu lat pracuje Pani w MPK?

Wiktoria Mród: W tym roku, 1 sierpnia minie dokładnie 38 lat.

MG: Od początku pracowała Pani w stacji obsługi tramwajów w Nowej Hucie?

WM: Tak. To była moja pierwsza praca i na pewno będzie ostatnia.

MG: Nie kusilo Panią, żeby zmienić pracę. 38 lat w jednym miejscu to strasznie długo?

WM: Prawdę mówiąc jakoś tak wyszło, że nigdy nie miałam potrzeby, aby zmieniać pracę. Tym bardziej, że z pracy od początku byłam zadowolona.

MG: A czym dokładnie się Pani teraz zajmuje?

WM: Pracuję w pokoju mistrzów w stacji obsługi tramwajów w Nowej Hucie, gdzie moim obowiązkiem jest przygotowanie dokumentacji technicznej wagonów oraz wprowadzanie danych do systemów. Zajmuję się również ewidencją i dyscypliną pracy pracowników.

MG: Od początku tym się Pani zajmowała?

WM: Nie. Na samym początku, gdy przyszedłam do MPK zostałam zatrudniona na stanowisku elektromontera. Zajmowałam się przede wszystkim wykonywaniem przeglądów. Każdego dnia schodziłam do kanału i oglądałam tramwaje od spodu. Wtedy były to wagony 102 i 105N. Jako elektromonter przepracowałam trzy lata, potem zostałam przeniesiona do pokoju mistrzów, gdzie pracuję do dzisiaj.

MG: Tramwaje 102 od dawna już w Krakowie nie kursują, 105N cały czas ubywa. Sentyment do tych wagonów został?

WM: Zdecydowanie tak. Nawet mogę powiedzieć, że lezka w oku mi się kręci, że za jakiś czas wagonów 105N w ogóle nie będziemy już wykorzystywać.

MG: Jak Pani ocenia zmiany, które zaszły w przedsiębiorstwie z perspektywy tych 38 lat pracy?

WM: Mogę powiedzieć, że jest niesamowita różnica, między tym co mamy do dyspozycji dzisiaj, a warunkami jakie miałam na początku mojej pracy w MPK. To nawet trudno porównywać. Schodząc do kanału, często musiałam stać w wodzie, a strój ochronny w niczym nie przypominał tego, który jest do dyspozycji dzisiaj. Wszystko się zmieniło, nie tylko tramwaje. Dlatego bardzo nie lubię narzekania, które często się dzisiaj słyszy. Tym bardziej, że doskonale pamiętam, że mimo tych warunków, jakie mieliśmy 30 lat temu, z radością szliśmy do pracy i nie narzekaliśmy.

MG: A jakieś najbardziej stresujące zdarzenie ze swojej pracy Pani pamięta?

WM: Do dzisiaj pamiętam, jak strasznie się przejęłam, gdy przyszedłam rano do pracy jeszcze jako elektromonter i zobaczyłam, że wagon, który wcześniej przeglądałam zamiast jeździć na linii i wozić pasażerów, stoi na zajezdni zepsuty. Potem okazało się, że nie była to moja wina, ale w pierwszej chwili bardzo się tym zdarzeniem zdenerwowałam.

MG: Domyślałam się, że po tym wydarzeniu nadal lubiła Pani swoją pracę?

WM: Oczywiście. Ja cały czas jestem zadowolona z mojej pracy i nie bardzo widziałabym się w innym miejscu. Tu gdzie pracuję cały czas się coś dzieje, jest dużo ludzi, z którymi razem pracuję. Nie chciałabym już mieć pokoju, w którym byłabym sama. Praca w zespole zdecydowanie bardziej mi odpowiada.

MG: A o której Pani wstawała przez te 38 lat, żeby zdążyć do pracy?

WM: Teraz budzę się każdego dnia o 3.30 rano. Pracę zaczynam o 6.00. Ale był okres, kiedy pracowałam w systemie czterobrygadowym. Wtedy przychodziłam do pracy o różnych porach, dnia i nocy, tak jak wypadło z grafiku. W takim systemie trzeba było też przychodzić do pracy w święta. Na stacji w Nowej Hucie spędziłam wiele świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy.

MG: To chyba rzeczywiście jest Pani przywiązana do tej Nowej Huty?

WM: Zdecydowanie. I tak jest od samego początku. Kiedy tu przyszedłam jako młoda dziewczyna zostałam bardzo dobrze przyjęta. Starsi pracownicy od razu zaakceptowali mnie i innych młodych ludzi, którzy razem ze mną zaczęli pracę. Ja po jednym dniu pracy czułam się wtedy, jakbym przepracowała już z tymi ludźmi wiele lat.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk



KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA

OBYWATELU

Czy spędzisz z nami swą wolną od pracy niedzielę? Jeśli nie, to tramwajowa linia 0 zabierze Cię w swoistą podróż w czasie. Kursujemy w każdą niedzielę i święto od 28 czerwca do 20 września 2015 roku

Zapraszamy również na przejażdżkę zabytkowymi autobusami, które wyjadą na specjalnie linii: 28 czerwca, 15 sierpnia oraz 20 września

Obowiązuje taryfa biletowa KMK.

WYPEŁNIJ SWÓJ OBYWATELSKI OBOWIĄZEK. POKAŻ LATOROŚŁOM JAK PODRÓŻOWALI PRZODOWNICY PRACY.

Więcej szczegółów: muzealna.org facebook.com/muzealna

UTRZYMANIE SPRAWNOŚCI TRAMWAJÓW TO NIEŁATWE ZADANIE

Wykolejenia jakie miały miejsce w ostatnim czasie na sieci krakowskich torowisk powodują skierowanie baczniejszej uwagi naszych pasażerów na stan techniczny tramwajów i infrastruktury, po której poruszają się tramwaje. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie nie ma żadnego wpływu na stan techniczny torowisk i sieci trakcyjnej oraz na podejmowane w tej dziedzinie przedsięwzięcia, ale cały swój wysiłek kieruje na prawidłowe utrzymanie posiadanego taboru.

Podobnie jak autobusy także i tramwaje podlegają ściśle określonym przepisom, które muszą spełniać zanim skierowane zostaną do przewozu pasażerów na ustalonych trasach. Wspomniane przepisy wynikają głównie z ustaw i rozporządzeń dotyczących danego typu taboru w ogóle, a zadaniem przewoźnika jest ich spełnienie.

Badanie homologacyjne

Głównym przepisem, a w zasadzie zbiorem przepisów z uwagi na odnoszenie się do różnych wymagań i norm, jest rozporządzenie odpowiedniego ministra w sprawie homologacji typu tramwajów. Zawarte są tu niemal wszystkie elementy jakie musi spełniać tramwaj zanim wjedzie na torowiska by móc przewozić ludzi. To tu określone są m.in. wymagania dotyczące rzeczy dla nas niewidzialnych i nieodczuwalnych jak te związane z odbiorem i wytwarzaniem energii elektrycznej. Tu znajdziemy też takie, których nigdy nie chcielibyśmy wypróbować, jak te dotyczące niepalności poszczególnych elementów pojazdów: np. kabli, zastosowanych wykładzin podłogowych czy tapicerki. Nim tramwaj jako całość pojawi się na ulicach każdy z zastosowanych w nim komponentów musi przejść rygorystyczne wymagania i uzyskać stosowny certyfikat. Nie można tego samego elementu stosowanego w samochodach wprost przenieść i zastosować w tramwajach. Tylko spełnienie zawartych wymagań pozwala producentowi na wprowadzenie do ruchu tramwajów a ewentualne zmiany, jakie mogą nastąpić w trakcie eksploatacji wymagają spełnienia określonych warunków dla poszczególnych elementów. Można zmienić tapicerkę siedzenia ale musi ona spełniać wymagania odnoszące się do tego elementu (niepalności). Można zmienić przewód elektryczny ale musi spełniać wymagania (niepalności i ekranowania). Ten sam dokument określa dokładnie rodzaj materiału jaki może być zastosowany na obręcz tramwajowe (część koła, która toczy się po szynie).

Warunki techniczne tramwajów

Podstawowym i najważniejszym przepisem odnoszącym się do już eksploatowanych tramwajów (wprowadzonych do ruchu na podstawie np. homologacji) jest rozporządzenie odpowiedniego ministra odnoszące się do warunków technicznych tramwajów. Ten zbiór wymagań w części powiela warunki ogólne dotyczące uczestników ruchu drogowego zapisanych w stosownych ustawach, ale też określa inne, niewystępujące w innych pojazdach. Rodzaj świateł, ich rozmieszczenie i kolorystyka są w zasadzie identyczne we wszystkich pojazdach, jakie możemy spotkać na ulicach naszego miasta, ale wyposażenie techniczne tego środka transportu jest odmienne. Ot, choćby ilość i rodzaj systemów hamowania. Dla osób na co dzień mających do czynienia z tramwajami jest naturalnym korzystanie w przypadkach awaryjnych wszystkimi systemami, których celem jest zwiększenie opóźnienia hamowania a w efekcie skrócenie drogi hamowania. Mógłby ktoś powiedzieć, że w przypadku samochodu osobowego też są trzy systemy, ale czy są one używane równocześnie jak w tramwaju? Czy ktoś w sytuacji awaryjnej na drodze równocześnie hamuje silnikiem, hamulcem zasadniczym i jeszcze opuszcza rodzaj kotwicy na drogę? Z całą pewnością nie.

Dla pasażerów dostępny jest także, na wzór pociągów, hamulec bezpieczeństwa, który można uruchomić w sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu. Oczywiście hamulce to nie jedynie opisany we wspomnianych przepisach element.

Na podstawie tych przepisów minister przewidział, podobnie jak w przypadku samochodów, wykonywanie okresowych badań technicznych tramwajów. Badania te mogą wykonywać wyłącznie wymienione w rozporządzeniu instytucje. Ma to na celu wyeliminowanie sytuacji wykonywania badań na swoim

własnym przez siebie eksploatowanym pojeździe (instytucje badające nie są związane z przewoźnikiem).

Wewnętrzne przepisy MPK

Oczywiście to nie wszystkie przepisy, po spełnieniu których tramwaj może wyjechać na linię, ale pozostałe do spraw technicznych odnoszą się w znacznie mniejszym stopniu.

W przypadku złożonych pojazdów mechanicznych jakimi są bez wątpienia tramwaje awaria lub usterka uniemożliwiająca lub utrudniająca eksploatację zdarzyć się może zawsze i najczęściej, zgodnie z prawem Murphy'ego, wydarza się w najmniej przewidzianym czasie. Aby temu zapobiec MPK SA w Krakowie stworzyła swoje własne wewnętrzne przepisy i zalecenia, których zadaniem jest wyeliminowanie niesprawnych lub uszkodzonych pojazdów oraz zapobieganie występowaniu usterek. W tym celu od lat prowadzone są i na bieżąco korygowane, w zależności od np. rodzaju

taboru, wymagania określające elementy i działania, które mają wpływ na bezawaryjną jazdę. Przykładem może być radiotelefon, który zaledwie dekadę temu stał się narzędziem w każdym tramwaju. Niesprawne radio eliminuje wagon z użytkowania choć z punktu widzenia pasażera taki pojazd z powodzeniem mógłby wyjechać na linię. Jednak to od radia zależy sprawna organizacja ruchu przez Główną Dyspozytornię MPK, która tą właśnie drogą przekazuje komunikaty i polecenia prowadzącym zmniejszając utrudnienia poprzez np. kierowanie pociągów na zmienione trasy. Podobnie jest z uszkodzonym wyświetlaczem, automatem biletowym czy poręczą dla pasażerów. Oczywiście wszystkich zdarzeń nie da się wyeliminować, a o zmniejszeniu ich ilości służy między innymi analiza usterek jakie zbierane są każdego dnia na bieżąco zarówno przez wspomnianą dyspozytornię jak i zajezdnie (wszelkie usterki także niezwiązane z pojazdem, ale w których uczestniczy dany wagon). Na ich podstawie podejmowane są odpowiednie działania



Ważnym elementem tramwaju, który jest systematycznie przeglądany jest wózek

mające na celu zmiany w bieżącym utrzymaniu jak i długofalowej polityce obsługi technicznych posiadanych taboru.

Cykle przeglądowe

Podobnie jak i w przypadku pojazdów samochodowych tak i dla tramwajów przewidziane są odpowiednie cykle przeglądowe. Są one głównie tworzone przez producenta tramwajów, ale w trakcie wieloletniej eksploatacji wymagają one niejednokrotnie zmiany, które są wynikiem właśnie prowadzonych na bieżąco obserwacji.

Dla każdego wagonu tramwajowego przewidziane są usługi techniczne eksploatacyjne oraz usługi przeglądowe. Te pierwsze, należące do bieżącego utrzymania, które ma na celu zapewnienie normatywnych warunków użytkowania oraz zapobieżenie nadmiernemu zużyciu taboru. Polegają one głównie na sprawdzeniu i regulacji elementów najbardziej narażonych na uszkodzenia, ewentualnym wykryciu innych usterek oraz wykonaniu smarowania części tego wymagających. Częstotliwość takich przeglądów zależy od rodzaju taboru i jest przeprowadzana po przejechaniu ok. 7 tys. km. Oczywiście w przypadku starszego typu wagonu ze starymi rozwiązaniami przebieg międzyobsługowy będzie mniejszy niż w przypadku nowoczesnego tramwaju.

Druga grupa obsługi (przeglądowych) ma na celu utrzymanie tramwaju w stanie technicznym gwarantującym ciągłość i niezawodność jego pracy, bez potrzeby dokonywania napraw między kolejnymi przeglądami okresowymi. Ich częstotliwość zależy od przejechanych kilometrów i jest zmienna w zależności od częstotliwości niezbędnych przeglądów. Wykonywane są co mniej więcej 125 tys. km. Każdy kolejny przegląd okresowy ma zakres powiększony o kolejne elementy wagonu. Ostatnim etapem jest przegląd niegdyś nazywany remontem lub naprawą taboru, po którym cykl obsługowy rozpoczyna się na nowo. Długość takiego cyklu zależy od jakości wyprodukowanego typu taboru, warunków eksploatacji i jakości zastosowanych materiałów. Niegdyś długość cyklu określona była latami a dziś zależy od przejechanych kilometrów, które zdecydowanie lepiej oddają potrzeby danego pojazdu oraz stanu infrastruktury torowej w Krakowie. Pomędzy poszczególnymi przeglądami technicznymi wykonywane są systematyczne usługi eksploatacyjne, badania techniczne (przez jednostki zewnętrzne) oraz przeglądy sezonowe.

Przeglądy wózków

Zakres obsługi przeglądowej, jak wspomniano, zależy od rodzaju taboru i wykonanych kilometrów. Niemniej w jego trakcie wykonywane są naprawy elementów mających największy wpływ na bezpieczeństwo pasażerów jak i innych uczestników ruchu. Do takich należy wózek wagonu, czyli zespół urządzeń napędowych stanowiących o możliwości poruszania się tramwaju po szynach. W nowoczesnych tramwajach pod każdym pojazdem znajdują się trzy lub cztery wózki. W trakcie przeglądu wózek zostaje roze-

brany na części składowe. Każda z nich podlega dokładnej naprawie i regeneracji: silniki i sterowniki hamulców są bez względu na stan poddawane stosownym procesom technologicznym, elementy konstrukcyjne są czyszczone z rdzy, której jest sporo w wyniku nadmiernego solenia dróg zimą i ponownie malowane a zestawy kołowe wyposażone zostają w nowe obręcze. W trakcie składania zregenerowanych podzespołów elementy metalowo-gumowe odpowiedzialne za przenoszenie napędu i amortyzację są wymieniane na nowe. Równocześnie badaniu podobnym do USG poddawane są osie zestawów kołowych w celu wyeliminowania potencjalnie zużytych. Całość po nasmarowaniu i konserwacji trafia na specjalne stanowisko, na którym po nadaniu zadanego obciążenia sprawdza się wymagane tolerancje pasowania. Po montażu pod wagonem, pudło pojazdu (nadwozie) poziomuje się na naprawionych wózkach.

W czasie wykonywania przeglądu elementów jezdnych dokonuje się podobnych napraw urządzeń montowanych na wagonie. Urządzenia elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne poddawane są w warunkach warsztatowych regeneracji a następnie bardzo ostrej kontroli na stanowiskach diagnostycznych. W samym pudle wagonu w zależności od potrzeb dokonuje się niezbędnych napraw drzwi, wykładziny podłogowej czy wymiany tapicerki foteli pasażerskich.

Zakres takiego przeglądu liczący łącznie kilka stron punktów pojazdu, które wymagają kontroli, jest ściśle nadzorowany przez służby techniczne.

Przeglądy okresowe

Oprócz wymienionych obsług każdego roku wszystkie pojazdy szynowe przechodzą cykliczne przeglądy okresowe. Ma to związek z wykorzystywaniem niektórych systemów tramwajów tylko np. w określonych porach roku. Przed okresem zimowym sprawdzane są układy ogrzewania, które przez ponad pół roku, mimo innych przeglądów, nie były wykorzystywane. Innych, jak klimatyzacja, nie ma możliwości sprawdzenia poprawności działania w warunkach niskich temperatur. Ponadto w tym czasie zmieniany jest płyn do spryskiwaczy szyb a w okresie przed zimą podejmuje się działania, których celem jest ochrona odbieraków prądu, czyli pantografów przed zamarzaniem.

Wymienione usługi, naprawy i przeglądy to podstawowe czynniki zmniejszające awaryjność taboru i podnoszące pewność podróży naszych pasażerów. Nie możemy odpowiadać za stan torowisk, po których poruszają się nasze tramwaje ale naszym zadaniem jest skierowanie do ruchu sprawnego i czystego taboru, którym możemy dowieźć pasażerów do celu podróży. Na to trudne zadanie pracuje duża grupa ludzi pracujących w stacjach obsługi tramwajów. Wsiadając do tramwaju warto pamiętać, że nad jego sprawnością czuwa mechanik lub elektryk.

Jacek Kołodziej

AKCJA MPK I STRAŻY MIEJSKIEJ ODBLOKOWAŁA UL. DŁUGĄ

Brak zablokowanych tramwajów na ul. Długiej – to efekt akcji, którą przez tydzień, od poniedziałku do piątku (25-29 maja) na tej ulicy prowadziło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie i Straż Miejska. Kampania informacyjna „Parkuj z głową - wystarczy 1 metr”, która była skierowana do kierowców samochodów osobowych odniosła skutek. Patrol złożony ze strażników miejskich i inspektora ruchu MPK SA w Krakowie ani raz nie był zmuszony prosić o odholowanie stojącego zbyt blisko torów samochodu.

Przypomnijmy, że każdego dnia od poniedziałku do piątku (25-29 maja) patrol strażników miejskich i inspektorów MPK SA kontrolował, czy stojące wzdłuż ul. Długiej samochody nie blokują przejazdu tramwajom. Kierowcy otrzymywali także specjalną ulotkę informującą o odległości w jakiej można zostawić samochód, aby tramwaj mógł bezpiecznie przejechać oraz o tym, jakie konsekwencje ponosi osoba, która zaparkuje nieprawidłowo. Dodatkowo otrzymywali oni specjalne miarki o długości dokładnie 1 metra, aby mogli samodzielnie sprawdzić i upewnić się, czy zaparkowali w odpowiedniej odległości od torów.

Nieprzypadkowo akcja „Wystarczy 1 metr” była prowadzona na ul. Długiej. To właśnie na tej ulicy najczęściej dochodzi do blokowania tramwajów przez samochody stojące zbyt blisko torowiska. W 2014 roku takich przypadków było aż 129.



Aby tramwaj mógł bezpiecznie przejechać wystarczy 1 metr

- W ramach akcji chcieliśmy dotrzeć do kierowców z informacją i apelem, aby zanim zostawią swój zaparkowany samochód zastanowili się, czy nie stoi on zbyt blisko torowiska. Brak takich przypadków podczas naszej kampanii potwierdza, że takie akcje są potrzebne i odnoszą skutek. Na pewno będziemy je powtarzać – mówił Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami MPK SA w Krakowie.

Warto przypomnieć, że miejsca parkingowe wzdłuż ulicy Długiej wyznaczają białe linie. Dodatkowo na każdym znaku informującym kierowców o miejscach do parkowania zostały zamontowane specjalne tabliczki ostrzegające kierowców przed zablokowaniem przejeżdżających obok tramwajów.

Marek Gancarczyk



Tramwaje najczęściej są blokowane na ul. Długiej

BUDAPESZT ZNÓW DOCENIŁ TRAMWAJE

Budapeszt to miasto liczące 1,75 miliona mieszkańców i zajmujące powierzchnię 525 km².

Sieć komunikacji szynowej to 3 linie metra i jedna linia pseudometra (Foldalati), 3 linie (całkowicie oddzielne) podmiejskiej kolei HEV, sieć tramwajowa oraz trolejbusowa (obsługująca stosunkowo niewielki obszar miasta).

Sieć tramwajowa jest dość rozległa – liczy ponad 157 km. Jednak znacznie ograniczona w latach 70-tych, 80-tych i 90 –tych stała się dość chaotyczna i niespójna. Ostatnio po wielu latach zastoju (wcześniej w 2006 roku oddano do użytku kilkusetmetrowy odcinek do centrum handlowego) rozpoczęto realizację dawnych planów poprawienia spójności poprzez rozbudowę i odbudowę niektórych odcinków nie mogących doczekać się realizacji z powodu kryzysu. W kwietniu 2015 wydłużono wreszcie linię nr 1 o około 2 km przez most Rakoczego i połączono z resztą sieci. Planowane jest dalsze wydłużenie linii do dworca Kelenfold.

Dawniej rażące były przypadki, gdy dwa odcinki dochodzące do jednego skrzyżowania nie były połączone nawet technicznie (linia nr 17 oraz wiązka linii nr 4 i 6). Tutaj właśnie trwa wielka inwestycja polegająca na połączeniu tych linii oraz linii nr 19 (z fragmentami w tunelu). Ponadto na północy miasta trwa budowa przedłużenia linii nr 1 oraz 17.

Wcześniej w 2002 roku połączono sieć w węźle Ors-Vezer-Tere oraz połączono technicznie trasy linii: nr 2 oraz 4, 6.

Jeśli chodzi o częstotliwości to rzeczywiście linie 4, 6 kursują naprzemiennie co 2 minuty i są obsługiwane wagonami Combino o długości 52 m (odpowiednik czterech połączonych wagonów 105N), zaś linie 1 i 1V kursują co 4 min i są obsługiwane składem złożonym z trzech wagonów Tatra T5c (odpowiednik 3 wagonów 105N), składy T5c kursują jeszcze na linii nr 14.

Niedługo w komunikacji tramwajowej nastąpią kolejne zmiany. Trwa dostawa 47 wagonów niskopodłogowych CAF



(25 – 34-metrowych oraz pozostałe 56-metrowe na linię nr 1). W planach są dalsze zakupy wagonów tramwajowych.

Oprócz tego planuje się odbudowę linii tramwajowych w centrum miasta zlikwidowanych po uruchomieniu metra.

Sieć komunikacyjna Budapesztu po latach zastoju wreszcie przeżywa zauważalny rozwój.

Tomasz Czauderna

Fot. Tomasz Czauderna



Tramwaj na ulicach Budapesztu

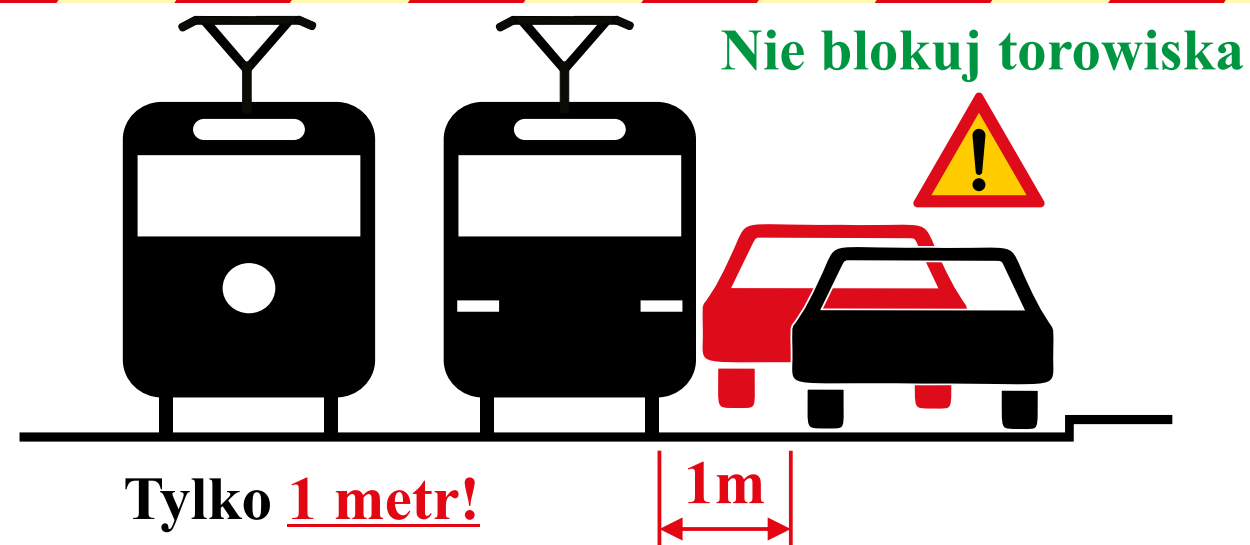


PARKUJ Z GŁOWĄ

Żeby tramwaj mógł bezpiecznie przejechać obok samochodu wystarczy zaparkować go tylko **1 metr** od szyny.

Tak niewiele trzeba, aby uniknąć:
mandatu - do 300 zł
holowania - 485 zł
opłaty za postój na parkingu - 39zł
za każdą rozpoczętą dobę

Organizatorzy akcji:



PASAŻEROWIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ Z ROWEREM ZA PAN BRAT

W większości dużych miast w Polsce działa system roweru publicznego, jednak tylko pod Wawelem preferencyjne warunki do korzystania z dwóch kółek mają pasażerowie komunikacji miejskiej.

Stało się to możliwe dzięki aktualizacji oprogramowania obsługującego KMK Bike. Od maja 2015 roku specjalne urządzenia, zainstalowane na stacjach z rowerami, są w stanie odczytać dane zapisane na Krakowskiej Karcie Miejskiej. Dzięki temu każdy pasażer, który regularnie korzysta z transportu zbiorowego w Krakowie, przez wypożyczalnię traktowany jest w sposób preferencyjny. Oznacza to, że może wypożyczać rower bezpłatnie dłużej niż zwykły użytkownik KMK Bike (40 minut zamiast 20), a opłata za przekroczenie tego czasu naliczana jest według innego, tańszego, cennika. Jedynym warunkiem jest posiadanie,



zapisanego na KKM, aktualnego biletu okresowego (na jedną, dwie lub wszystkie linie komunikacji miejskiej w Krakowie).

Żeby móc skorzystać z roweru publicznego KMK Bike należy się zarejestrować w systemie. Można to zrobić na stronie internetowej www.kmk-bike.pl. Po założeniu konta trzeba je zasilić kwotą w wysokości co najmniej 10 zł. Następnie, już bezpośrednio przy jednej ze stacji KMK Bike, musimy zintegrować nasze konto z kartą KKM. Żeby to zrobić wystarczy przyłożyć kartę do czytnika i postępować zgodnie z instrukcją podaną na wyświetlaczu. Od tego momentu możemy wypożyczać rowery przy pomocy naszej karty. Zachęcamy wszystkich pasażerów do korzystania!

Piotr Hamarnik

KMK Bike w liczbach:
34 stacje
300 rowerów średnio
2 tys. wypożyczeń
dziennie

Tabele Opłat i Kar KMK Bike w sezonie 2015	
Rodzaj Opłat i Kar	Wartość Brutto
Opłata Inicjalna	20 PLN
Opłata za przekroczenie 12 godzin wypożyczenia	200 PLN
Powiadomienie listowne odnośnie naruszenia Regulaminu	10 PLN
Kradzież, utrata lub zniszczenie roweru	2000 PLN

Opłaty za wypożyczenie roweru		
Taryfa standardowa dla zwykłych Użytkowników systemu KMK Bike		
	Opłata za wypożyczenie roweru. Opłaty się sumują.	Wartość Brutto
Opłata za wypożyczenie roweru. Opłaty się sumują.	1-20 minut	0 PLN
	21- 60	2 PLN
	61-120	3 PLN
	121-180	3 PLN
	Każda kolejna godzina powyżej 181 minut	4 PLN

Taryfa dla Użytkowników z aktywnym biletom KKM (Krakowska Karta Miejska) [od 1 maja 2015r.]		
	Czas wypożyczenia w minutach	Wartość Brutto
Opłata za wypożyczenie roweru. Opłaty się sumują.	1-40 minut	0 PLN
	41- 60	1 PLN
	61-120	2 PLN
	121-180	2 PLN
	Każda kolejna godzina powyżej 181 minut	3 PLN

MPK SA I STRAŻ MIEJSKA PROMUJĄ BEZPIECZNĄ JAZDĘ ROWEREM

W czwartek, 9 kwietnia uczniowie piątych klas z krakowskich szkół podstawowych wzięli udział w konkursie „Rowerem bezpiecznie do celu”. Został on zorganizowany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie oraz Straż Miejską w celu zwrócenia uwagi młodym ludziom jak ważne jest bezpieczne poruszanie się rowerem po ulicach miasta, przede wszystkim tam, gdzie kursują tramwaje. Konkurs był także okazją to tego, aby promować pozytywne zasady zachowań na drodze.

Do konkursu zostało zgłoszonych 10 zespołów złożonych z czterech uczniów. Wszyscy najpierw wzięli udział w

części teoretycznej, podczas której musieli odpowiedzieć na 20 pytań z przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza tych dotyczących rowerzystów. Po 25 minutowym teście uczniowie zostali zaproszeni do udziału w części praktycznej konkursu. Każdy z nich musiał przejechać na rowerze specjalnie przygotowany tor przeszkód, podczas którego musiał sobie poradzić z przejazdem przez odwzorowane krakowskie skrzyżowania.



Ważna była umiejętność utrzymywania równowagi

Najlepsi rowerzyści otrzymali dyplomy i nagrody rzeczowe.

Oprócz rywalizacji uczestnicy konkursu brali także udział w wykładzie na temat bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej oraz pokazie awaryjnego hamowania tramwaju, które zostało zorganizowane na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze.

- Warto pamiętać, że tramwaj waży ponad 30 ton. Motorniczy, który go prowadzi nie jest w stanie zatrzymać go w miejscu. Droga hamowania w przypadku tramwaju wynosi co najmniej kilkadziesiąt metrów. W trosce o własne bezpieczeństwo i bezpieczeństwo pasażerów podróżujących tramwajami, rowerzyści powinni zachowywać szczególną ostrożność jadąc obok torowiska. Apeluję o to tym bardziej, że mamy przykłady nieodpowiedzialnych zachowań rowerzystów, którzy próbowali wyprzedzać jadący tramwaj – mówił podczas spotkania z uczestnikami konkursu Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami w MPK SA w Krakowie.

Konkurs został zorganizowany na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze, przy ul. Brożka 3. To pierwsza tego rodzaju wspólna inicjatywa MPK SA i Straży Miejskiej.

Marek Gancarczyk



Konkurencje wcale nie były łatwe

MOTORNICZOWIE Z KRAKOWA

W mistrzostwach Europy motorniczych, które odbyły się w Wiedniu pod koniec kwietnia 2015 roku motorniczowie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Kraków zajęli wysokie 6. miejsce. Ireneusz Chmurzyński, pracujący na co dzień w zajezdni tramwajowej Nowa Huta oraz Piotr Czech z zajezdni tramwajowej Podgórze okazali się jednymi z najlepszych w Europie. Zwyciężyli motorniczowie z Rotterdamu. Drugie miejsce zajęła drużyna z Wiednia.

Turniej o tytuł najlepszych motorniczych w Europie odbył się pod koniec kwietnia w stolicy Austrii. Wzięły w nim udział drużyny z 23 miast Europy, m.in. Niemiec, Francji, Holandii, Czech, Finlandii. Polskę w tej rywalizacji reprezentował dwuosobowy zespół z Krakowa.

Konkurencje, w których rywalizowali motorniczowie wcale nie były łatwe, wymagały bowiem od prowadzących przede wszystkim doskonałej precyzji w jeździe tramwajem. Turniej składał się z kilku zadań. Z każdym z nich bardzo dobrze poradzili sobie motorniczowie z Krakowa.

Jedną z konkurencji polegała na ruszeniu tramwajem i przejechaniu nim odcinka toru, ale tak, aby tył wagonu znajdował się 15, 20 lub 25 metrów od linii startu. Trzeba się było wykazać precyzją podczas przejazdu obok ustawio-

O udziale w Mistrzostwach Europy Motorniczych w Wiedniu rozmawiamy z Ireneuszem

Marek Gancarczyk: Jak się Pan przygotowywał do międzynarodowych zawodów w Wiedniu?

Ireneusz Chmurzyński: Do takich zawodów trudno się przygotowywać. Nie ma na nich testów teoretycznych. Są wyłącznie konkurencje sprawnościowe z jazdy tramwajem. I to właśnie starałem się ćwiczyć. Podczas jazdy tramwajem w Krakowie zwracałem uwagę na technikę jazdy, m.in. wyczuwanie prędkości, tak aby bez patrzenia na prędkościomierz wiedzieć jak szybko jedzie tramwaj. Rozmawiałem także z moimi kolegami, którzy brali już udział w takich zawodach, aby się dowiedzieć, czego mogę się spodziewać.

MG: Co najbardziej Pan zaskoczyło podczas konkursu?

ICH: Bardzo dobre wrażenie zrobiła na mnie organizacja zawodów. Nasza rywalizacja była transmitowana w Internecie. Zaskoczyło mnie to, że podczas zawodów zajezdnia, w której odbywały się mistrzostwa była dla wszystkich otwarta i każdy mógł tam wejść, aby zobaczyć jak motorniczowie z różnych krajów w Europie radzą sobie z poszczególnymi konkurencjami.

MG: Jaka konkurencja była dla Pana najtrudniejsza?

ICH: Konkurencja, która wymagała zatrzymania tramwaju, w taki sposób, aby tył tramwaju znalazł się w określonej odległości od miejsca startu. To jaka to będzie odległość zależało od losowania. Mogło to być 15, 20 albo 25 metrów.

MG: Czy takie doświadczenie, jak udział w międzynarodowych zawodach, pomaga w codziennej pracy w Krakowie?

ICH: Na pewno jest to pozytywne dodatkowe doświadczenie. Te elementy, które były wykorzystane podczas za-

wodów przydają się też podczas pracy, gdzie oprócz bezpiecznego prowadzenia tramwaju ważna jest także technika i płynność jazdy.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk



Ireneusz Chmurzyński

W EUROPEJSKIEJ CZOŁÓWCE

nego przy torach manekina. Trudność polegała na tym, że to sami motorniczowie musieli zdecydować jak blisko torów może się on znajdować, aby tramwaj mógł bezpiecznie przejechać. Nie zabrakło także rywalizacji w cofaniu tramwajów. Najbardziej widowiskową konkurencją było zadanie polegające na wjechaniu tramwajem w dużą piłkę, z taką siłą, aby przesunęła ustawione na torze kręgle.

Przypomnijmy, że to kolejny już sukces motorniczych z Krakowa na europejskich zawodach. Dwa lata temu drużyna z MPK SA zajęła także wysokie 7. miejsce w mistrzostwach w Dreźnie.

Marek Gancarczyk



Drużyna z Krakowa zajęła wysokie 6. miejsce

Chmurzyńskim i Piotrem Czechem z MPK SA w Krakowie, którzy zajęli wysokie 6 miejsce.

Marek Gancarczyk: Miał Pan okazję uczestniczyć wcześniej w międzynarodowych zawodach motorniczych?

Piotr Czech: Nie, to pierwsze tego rodzaju zawody, w których wystąpiłem.

MG: To pewnie się Pan denerwował przed startem?

PC: Trudno się nie denerwować przed takimi zawodami. Tym bardziej, że zależało mi na jak najlepszym występie.

MG: Zawody były podzielone na etapy. Które miejsce zajmował Kraków po waszym pierwszym przejeździe?

PC: Po pierwszym przejeździe zajmowaliśmy wysokie czwarte miejsce. Niestety potem troszkę zabrakło zgrania przy konkurencji, w której trzeba było w odpowiedniej odległości zatrzymać tramwaj od linii startu.

MG: To pewnie po zajęciu szóstego miejsca był lekki niedosyt?

PC: Zdecydowanie tak. Tym bardziej, że lepszy wynik w tej konkurencji mógł nam dać miejsce w pierwszej trójce zawodników.

MG: Na co zwrócił Pan uwagę jeżeli chodzi o organizację tych mistrzostw?

PC: Ogólnie organizacja była bardzo dobra. Nawet losowanie przed rozpoczęciem rywalizacji miało taki charakter, jak oglądane w telewizji losowanie drużyn piłkarskich w międzynarodowych rozgrywkach. Nazwy poszczególnych ekip były wyświetlane na dużym ekranie.

MG: Koledzy z pracy gratulowali wyniku?

PC: Jak tylko się dowiedzieli to oczywiście gratulowali.

MG: Po tym sukcesie łatwiej się pracuje w Krakowie?

PC: Satysfakcja z wyniku jest, ale o podejściu do pracy to nie decyduje. Praca motorniczego zawsze wymaga odpowiednich umiejętności i odpowiedniego podejścia, niezależnie od tego czy bierze się udział w zawodach i czy się w nich wygrywa.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk



Piotr Czech

MOTORNICZA KRAKOWSKIEGO MPK SA ZOSTAŁA NAGRODZONA ZA PROFESJONALIZM I ZIMNĄ KREW

Prowadząc tramwaj linii nr 50 nie zlekceważyła zgłoszenia pasażera o podejrzanym bagażu pozostawionym wewnątrz wagonu i natychmiast zgłosiła ten fakt dyspozytorom MPK SA w Krakowie. W dodatku sprawnie i profesjonalnie przeprowadziła ewakuację pasażerów, którzy wtedy podróżowali. Za to zachowanie Jolanta Skowronek, motornicza krakowskiego przewoźnika otrzymała w piątek, 8 maja gratulacje i podziękowania od Zarządu MPK SA w Krakowie oraz Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie.

- Nasze autobusy i tramwaje są wyposażone w monitoring i różnego rodzaju systemy, które umożliwiają kontrolowanie tego co dzieje się wewnątrz pojazdu. Jednak to właśnie prowadzący pojazdy spełniają najważniejszą rolę w zapewnianiu bezpiecznej podróży pasażerom korzystającym z krakowskiej komunikacji miejskiej – powiedział podczas wręczaniu listu gratulacyjnego i nagrody Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami w MPK SA w Krakowie.

Postawę Jolanty Skowronek, doceniła także krakowska policja.

- Postawa motorniczej jest godna najwyższego uznania i pochwały. Świadczy o jej profesjonalizmie i doskonałej znajomości procedur. W mojej ocenie stanowi także przykład wzorowej współpracy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie z policją oraz pozostałymi służbami ratowniczymi – stwierdził inspektor Janusz Barcik, Komendant Miejski Policji w Krakowie.

Przypomnijmy, że do zdarzenia doszło w niedzielę, 5 kwietnia, w tramwaju linii nr 50. Do motorniczej prowadzącej tramwaj zgłosił się pasażer, który poinformował ją o podejrzanym bagażu pozostawionym w wagonie. Prowadząca tramwaj natychmiast przekazała ten fakt Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK, która wezwała na miejsce policję. Motornicza zgodnie z procedurami przeprowadziła ewakuację tramwaju i umożliwiła odizolowanie potencjalnego niebezpieczeństwa od osób postronnych.

Za swoje zachowanie oprócz gratulacji i podziękowań motornicza otrzymała do Zarządu MPK SA w Krakowie nagrodę finansową.

Marek Gancarczyk



Nagrody motorniczej wręczył Grzegorz Dyrkacz - członek zarządu MPK SA oraz Janusz Barcik, Komendant Miejski Policji w Krakowie

MOTORNICZOWIE I KIEROWCY MPK SA POMAGAJĄ W ODNALEZIENIU ZAGINIONYCH OSÓB

Słowa podziękowania i gratulacji trafiły od zarządu MPK SA i władz krakowskiej policji do kierowcy, dzięki któremu rodzice znaleźli zaginionego 12-letniego chłopca. Kierujący autobusem linii nr 608, zauważył zaginionego chłopca w nocy, 11 maja, ok. 23.30 w okolicach przystanku Pod Fortem.

Policjanci z V Komisariatu Policji w Krakowie około godz. 21.30 przyjęli zawiadomienie o zaginięciu 12-letniego chłopca. Zaginięcie zgłaszał ojciec dziecka. Mężczyzna oświadczył, że nigdy do tej pory nie zdarzyło się, aby syn nie wrócił do domu. Tego dnia, rano chłopak jak zwykle poszedł do szkoły. Ostatni raz widziany był w rejonie szkoły około godz. 17 i od tej pory nie nawiązał kontaktu z rodziną. Rodzice przez kilka godzin poszukiwali go na własną rękę – niestety bez rezultatu. Ani koledzy, ani bliższa czy dalsza rodzina nie wiedziała gdzie jest. Zdenerwowany ojciec postanowił zgłosić zaginięcie Policji.

Policjanci natychmiast rozpoczęli poszukiwania. W rejon szkoły chłopca został skierowany przewodnik z psem tropiącym. Do przeczesywania terenu włączono policjantów plutonu alarmowego. Z rejonu szkoły oraz okolicznych terenów został zabezpieczony monitoring. Policjanci błyskawicznie nawiązali również kontakt z dyspozytorem MPK aby rysopis zaginionego chłopca przekazać wszystkim kierowcom autobusów i tramwajów w mieście. Ten trop okazał się bardzo dobry. Około godz. 23:30 jeden z kierowców MPK, kierujący autobusem linii nr 608 zgłosił, że zauważył dziecko odpowiadające rysopisowi. Na miejsce skierowano patrol policji, który potwierdził, że jest to zaginiony 12-latek. Chłopiec cały i zdrowy został przekazany rodzicom.

Kolejny raz dzięki kierowcy MPK SA udało się odnaleźć zaginione dziecko w środę, 13 maja. Kierowca autobusu linii nr 209 po zakończeniu kursu na pętli Salwator zauważył, że w środku podróżuje bez opieki siedmioletni chłopiec. Natychmiast zgłosił to dyspozytorom, którzy na miejsce wezwali policję. Okazało się, że dziecko wsiadło do autobusu bez wiedzy opiekunów, na przystanku znajdującym się w pobliżu domu.

Z kolei w nocy, 28 maja ok. godz. 0.25 policjanci poszukujący zaginionej starszej kobiety poprosili dyspozytorów MPK SA w Krakowie o pomoc. Dyspozytorzy nadali komunikat do wszystkich kierowców, podając opis zaginionej osoby. O godz. 1.00 zgłosił się zjeżdżający do zajezdni kierowca autobusu linii nr 269, który poinformował, że poszukiwaną kobietę zabrał do autobusu na rondzie Matecznego. Natychmiast została o tym powiadomiona policja, która zajęła się odnalezioną kobietą.

W niedzielę, 7 czerwca po godz. 18.00 krakowska policja znów zwróciła się do MPK SA z prośbą o pomoc w poszukiwaniu tym razem ośmioletniego chłopca. Dyspozytorzy natychmiast przekazali prowadzącym komunikat z opisem zaginionego dziecka. Już kilkanaście minut później z Główną Dyspozytornią Ruchu połączył się motorniczy linii nr 23, który zauważył dziecko odpowiadające opisowi siedzące na przystanku Norymberska. Ta informacja się potwierdziła. Poszukiwanego chłopca zabrała do kabiny tramwaju motornicza linii nr 18. Zawiozła go na pętlę Czerwone Maki. Tam inspektor MPK SA przekazał dziecko matce, która przyjechała z policją radiowozem.

Marek Gancarczyk

fol. Dariusz Tynor



Za swoją postawę kierowcy otrzymali wyróżnienia

WEŹŹE GADAJ CISZEJ, CZYLI O KULTURZE KORZYSTANIA Z KOMÓREK W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Temat ściszenia rozmów telefonicznych pojawił się na lekcjach w krakowskich gimnazjach.

A zaczęło się tak...

Druga edycja działalności Akademii Obywateli Trzeciego Wieku przy Fundacji Stańczyka rozpoczęła się od zwykłej „burzy mózgów, na której postanowiliśmy zająć się tematem zbyt głośnego korzystania z komórek w komunikacji publicznej. Problem wydawał się trudny w realizacji. Postanowiliśmy wykorzystać prasę, wystosowaliśmy list do krakowskich redakcji z prośbą o nagłośnienie tematu. Wprawdzie nasz list nie został wydrukowany, ale pojawiły się artykuły w prasie, radiu i telewizji podejmujące ten temat. Jednocześnie założyliśmy stronę na Facebooku: „Przyjazna komunikacja miejska w Krakowie”, gdzie dzielimy się swoimi uwagami na temat korzystania z krakowskiej komunikacji. Nagłośniony temat znalazł uznanie w MPK SA i pojawił się spot na monitorach zamontowanych w pojazdach komunikacji miejskiej: „Weźże gadaj ciszej”, co uznaliśmy za wielki sukces.

Nam jednak ten sukces nie wystarczył. Staraliśmy się wśród seniorów rozpropagować temat ściszenia rozmów w komunikacji publicznej. Wysłaliśmy list do słuchaczy UTW PK apelujący o mądre korzystanie z telefonów komórkowych.

Największą grupą korzystającą z komunikacji publicznej jest młodzież. Chcieliśmy więc, aby savoir vivre w komunikacji publicznej stał się bliski również im. Po uzyskaniu zgody w Wydziale Edukacji Urzędu Miasta Krakowa, przy wielkiej życzliwości i zaangażowaniu przedstawicieli Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu oraz MPK SA w Krakowie zorganizowaliśmy od stycznia do marca konkurs poetycko-plastyczny dla młodzieży gimnazjalnej pod hasłem: „Weźże gadaj ciszej, czyli o kulturze korzystania z komunikacji publicznej”. Konkurs został poprzedzony listem do dyrektorów i pedagogów gimnazjów, aby nagłośnili problem zbyt głośnych rozmów komórkowych w komunikacji publicznej.

Konkurs został rozstrzygnięty 31 marca 2015 roku. Zwycięzcą została Dominika Kmieć z Gimnazjum z Odziałami Dwujęzycznymi nr 83 w Krakowie, przy ul. Porzeczkowej 3. Nagrodzeni zostali również Jakub Korze-



Dwie najlepsze prace nagrodzone w konkursie

niowski za zajęcie drugiego miejsca (Gimnazjum nr 44 w Krakowie, Os. Na Stoku 34) oraz Agata Marcinkowska za zajęcie trzeciego miejsca (1. Gimnazjum MCE w Krakowie, ul. Drożyska 13).

Wręczenie nagród odbyło się 30 kwietnia 2015 r. podczas zwiedzania zajezdni tramwajowej Podgórze.

Mamy nadzieję, że takimi akcjami przyczyniamy się do bardziej kulturalnego korzystania z telefonów komórkowych w komunikacji publicznej. Z całą pewnością 1. Grupa Inicjatywna prowadzona przez Jana Niedośpiałą na AOTW będzie nadal monitorować ten temat.

Cieszymy się również, że Teatr Groteska przygotowuje sztukę poświęconą tej tematyce. Życzymy im sukcesu.

Regina Żyła

uczestniczka Akademii Obywateli Trzeciego Wieku

CZWARTA EDYCJA LIGI MPK

Analizując tabelę Ligi MPK po rundzie jesiennej nietrudno było wysnuć wniosek, kto wiosną będzie walczył o tytuł najlepszej drużyny MPK.

Po wycofaniu się ze zmagania ligowych utytułowanej drużyny Stacji Obsługi i Remontów i przechodzącej lekkiego kryzysu ekipy Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka najważniejszymi kandydatami do wygrania ligi były drużyny Zajezdni Autobusowej Płaszów – lider po rundzie jesiennej oraz Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce. W dotychczasowych rozgrywkach z drużyn czołowej czwórki tylko Bieńczyce nie stały jeszcze na „pudle” zawsze plasując się tuż za nim. Najbardziej utytułowaną jest aktualny jeszcze mistrz - Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka – dwa razy zwyciężając a raz zajmując trzecie miejsce. Drugi w tym rankingu jest zespół Zajezdni Autobusowej Płaszów – dwa razy zajmujący 2. miejsce i raz 5. Następne miejsce przypada motorniczom z Podgórze, którzy dwukrotnie zajmowali 5. lokatę i raz 3. Każda z drużyn czołówki miała więc dużą motywację do poprawienia swoich osiągnięć. Emocji w rundzie rewanżowej nie brakowało.

Ostatecznie pierwsze miejsce i zwycięstwo zapewniła sobie w Lidze MPK drużyna z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce, drugie miejsce zajęła drużyna z Zajezdni Autobuso-



Kapitan zwycięskiej drużyny odbiera puchar z rąk Mariusza Szalkowskiego, wiceprezesa MPK SA

wej Płaszów, a trzecie motorniczowie z Zajezdni Tramwajowej Podgórze. Czwarte miejsce zajęła drużyna kierowców z Woli Duchackiej, piąte motorniczowie z Nowej Huty, szóste pracownicy Nadzoru Ruchu, a siódme – drużyna Stacji Obsługi Autobusowej z Woli Duchackiej. Najlepszym strzelcem został Michał Mądry z Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka, najlepszym bramkarzem Jarosław Wójcik z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce. Drużyną Fair Play została wybrana drużyna Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Puchary i medale wręczył uczestnikom Ligi MPK Mariusz Szalkowski, wiceprezes MPK SA, podczas oficjalnego zakończenia rozgrywek w piątek, 19 czerwca na boisku DTS Tramwaj.

Janusz Więckowski

TURNIEJ IM. PIOTRA PRUCHNICKIEGO – PAMIĘĆ JEST NAJWAŻNIEJSZA



W sobotę, 18 kwietnia na boisku DTS Tramwaj (przy ul. Praskiej 61a) został rozegrany VIII Piłkarski Turniej im. Piotra Pruchnickiego, który

jest organizowany przez motorniczów z zajezdni tramwajowej Podgórze. Turniej zwyciężyła drużyna z zajezdni autobusowej Bieńczyce, która w finale pokonała po rzutach karnych drużynę Football Love. Trzecie miejsce zajęła drużyna z zajezdni autobusowej Płaszów, a czwarte zajezdnia tramwajowa Nowa Huta.

W zawodach walczyło 10 drużyn, wśród których byli pracownicy wszystkich zajezdni tramwajowych i autobusowych krakowskiego MPK SA. Gościnnie w turnieju wystąpiła także m.in. drużyna złożona z pracowników ZUE SA.

Warto podkreślić, że rozgrywany od ośmiu lat turniej jest organizowany, aby upamiętnić osobę zmarłego motorniczego Piotra Pruchnickiego, który był inicjatorem i założycielem drużyny piłkarskiej w zajezdni tramwajowej Podgórze.

Marek Gancarczyk, Fot. Janusz Korzonek

Komentarz:

Słowo pamięć ma wiele znaczeń. Czcic czyjąś pamięć nabiera głębokiego znaczenia i do czegoś zobowiązuje. Zakończony 18 kwietnia 2015 roku VIII już turniej im. Piotra Pruchnickiego miał w zamyśle organizatorów i wciąż ma uczcić pamięć przedwcześnie zmarłego kolegi z zajezdni tramwajowej Podgórze.

Idea wspaniała, przez lata istnienia turnieju wszyscy przystępujący do gry doskonale ją rozumieli i szanowali. Dowodem na to jest poparcie ze strony zarządu MPK SA, a w szczególności ogromna wdzięczność mamy zmarłego Piotra - Pani Teresy Pruchnickiej, która pomimo wieku i słabego zdrowia corocznie zaszczycą nas swoją obecnością. Zwycięstwo, osiągnięcie jak najlepszego rezultatu w sportowej rywalizacji zgodnie z obowiązującym regulaminem to wspaniała cecha. Problem pojawia się wtedy, gdy ktoś ten cel chce osiągnąć oszukując nie tyle organizatorów, co pozostałych uczestników turnieju. Przystępując do udziału w turnieju zgadzamy się z zasadami jego rozgrywania, a tym samym popieramy ideę, jaką ze sobą niesie.

Wielkie słowa uznania i szacunek kieruję do drużyn, które w przenikliwym zimnie dzielnie walczyły na boisku i nawet porażki nie powodowały frustracji i złości. Dla tak walczących i rozumiejących słowo „pamięć” aż chce się pracować.

Janusz Więckowski

KALENDARIUM

25.03.2015

O godz. 16:30 w przejeżdżający przez rondo Grunwaldzkie autobus turystyczny wjechał tramwaj linii nr 22. W wyniku zderzenia doszło do wykołowania składu.

Sześciu poszkodowanych pasażerów z Irlandii zostało odwiezionych na obserwację do szpitala. Winnym spowodowania wypadku okazał się kierowca autobusu, który wykonywał manewr skrętu z niewłaściwego pasa ruchu.

05.04.2015

Motorniczka linii nr 50 została poinformowana przez pasażerów, że w wagonie jest pozostawiona torba podróżna. Prowadząca podjęła szybką decyzję o ewakuacji pojazdu i zjechała na pętlę Dąbie, gdzie oczekiwała na przyjazd policji. Na miejsce zostało skierowanych kilka radiowozów, których załogi miały za zadanie zabezpieczenie terenu wokół tramwaju. Z KMP w Tarnowie przyjechał przewodnik z psem wyszkolonym do wykrywania zapachu materiałów wybuchowych. Okazało się, że w pozostawionym bagażu znajdowały się substancje chemiczne, które jednak niewiele miały wspólnego z ładunkami wybuchowymi. Na szczęście. Po zakończeniu wszystkich czynności pętla Dąbie została odblokowana a tramwaj skierowany do ruchu.

26.05.2015

Krótko przed godziną 20:00 dyspozytorzy otrzymali zgłoszenie od prowadzącego, że po torowisku na ul. Wielickiej porusza się, wzorem Bohdana Łazuki, w filmie "Nie lubię poniedziałku", nietrzeźwy mężczyzna. Co prawda nie był to poniedziałek, a wtorek, ale analogia była

widoczna aż nadto. Niestety podczas swojej krótkiej podróży spożyte trunki tak zaburzyły zmysł równowagi, że pijany pieszy przewrócił się i zranił. Zatrzymanie w ruchu tramwajowym trwało kwadrans.

01.06.2015

Sądny dzień dla komunikacji tramwajowej w naszym pięknym mieście. W bardzo krótkim czasie po godzinie 14.00 doszło do trzech wyrzuseń szyn – na ul. Dunajewskiego, Basztowej oraz Kościuszki. Następnie na rondzie Czyżyńskim doszło do awarii sieci trakcyjnej, co spowodowało złamanie pantografu w tramwaju linii 52. Jakby tego było mało – na ul. Dajwór na torowisku został porzucony samochód marki Fiat Multipla. Zablokowany został przejazd dla tramwaju rezerwowego i na miejsce została wezwana laweta. Kierowcy Multipli nie dziwimy się, że chciał się samochodu pozbyć – zrobił to jednak w dość uciążliwy sposób.

W poprzednim kwartale doszło do wielu zatrzymań zarówno w ruchu tramwajowym jak i autobusowym. Przodowała jak zwykle ul. Długa, na drugim miejscu była ul. Rakowicka. Na mapie miejsc blokowanych przez nieprawidłowo parkujących kierowców pojawiła się pętla przy Centrum Jana Pawła II. Niestety w niedziele i święta w godzinach nabożeństw na końcówce notorycznie zastawiany jest przejazd dla autobusów.

Codziennie dochodzi do zdarzeń drogowych z udziałem naszych pojazdów. Czasem dochodzi do kolizji z pojazdami uznawanymi za niestandardowe. I tak po zderzeniu z walcem drogowym w ubiegłym roku doszła w tym roku kolizja tramwaju z... kosiarką do trawy.

Michał Wójtowicz



PHOTO DAY W ZAJEJDNI TRAMWAJOWEJ PODGÓRZE

Kilkadziesiąt minut w zajezdni tramwajowej Podgórze przy ul. Brożka 3 mogli spędzić uczestnicy Photo Day, organizowanego przez portal krakownaszemiasto.pl. Było to rzadka okazja do obejrzenia i sfotografowania miejsca niedostępnych dla krakowian.

Zajezdnia Podgórze została oddana do użytku jeszcze przed wybuchem II wojny światowej i jest jednym z dwóch miejsc (druga zajezdnia tramwajowa znajduje się w Nowej Hucie), gdzie stacjonują krakowskie tramwaje.

Oprócz tramwajów różnych typów można tu było zobaczyć wyposażenie zajezdni, m.in. tokarkę podtorową czyli urządzenie, które toczy koła tramwaju, tak aby były idealnie okrągłe, co ma zapewnić bezpieczną i komfortową jazdę tramwaju. Aby obejrzeć urządzenie podczas pracy trzeba było zejść schodami w dół do specjalnego kanału. Wtedy była też okazja, by zobaczyć jak wygląda tramwaj od spodu. Można było zobaczyć także myjnię i zrobić zdjęcie przejeżdżających przez nią tramwajów przeznaczonych do umycia. Przejazd trwał krótko, ale było co oglądać.

Po zwiedzeniu myjni uczestnicy weszli na specjalny pomost, aby zobaczyć tramwaj z góry. Kto chciał mógł fotografować pantograf. Później wszyscy odwiedzili miejsca, do których przychodzą motorniczowie przed rozpoczęciem pracy: szatnię, poczekalnię i dyspozytornię.

Tam uczestnicy zobaczyli m.in. brygadówkę (tablicę z numerem brygady czyli kolejnym numerem tramwaju na danej linii), informację na jaki tor na pętli musi wjechać tramwaj i rozkład jazdy dla motorniczego. Ochotnicy mogli sprawdzić swoją trzeźwość alkomatem - to badanie, które przechodzi każdy motorniczy przed wejściem do tramwaju.



Uczestnicy Photo Day mogli robić zdjęcia na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze

Na koniec wszyscy obejrzeli wagon służący do odśnieżania torowiska i tramwaj służący do holowania wagonów.

Marek Gancarczyk

AUTOBUS MPK SA NA TARGACH W DANII



Autobus Solaris MetroStyle na targach w Danii

Od 19 do 21 marca 2015 roku w Danii odbywały się targi Transport 2015. Był na nich pokazywany autobus krakowskiego MPK SA – Solaris Urbino 18 MetroStyle.

TRANSPORT 2015 to największe wydarzenie targowe branży transportowej w całej Skandynawii.

To przede wszystkim miejsce spotkań osób z branży, prezentacji nowych pojazdów, usług oraz innowacyjnych rozwiązań.

W roku 2015 targi TRANSPORT odwiedziło ponad 22 tys. osób, a swoją ofertę zaprezentowało prawie 250 wystawców.

Marek Gancarczyk

NAGRODY DLA NAJLEPSZYCH DZIENNIKARZY WRĘCZONE

W dniu 12 maja 2015 roku w Klubie Stowarzyszenia Dziennikarzy RP, Oddział Małopolski w Krakowie, odbyła się uroczystość wręczenia nagród dziennikarskich za rok 2014. Nagrody Zielonej Gruszki i Nagrody Złotej Gruszki otrzymało trzech znakomitych ludzi mediów.

Honorowa Złota Gruszka powędrowała do Jana Pieszczachowicza, w uznaniu za całokształt i wieloletnią pracę dziennikarską i twórczą, za redakcję pism społeczno kulturalnych, upowszechnianie i promocję kultury i sztuki nie tylko w Krakowie, ale również w całej Polsce, za stworzenie i redakcję magazynu KRAKÓW aktywnie promującego rzeczywistość, walory, kulturę i sztukę Krakowa w Polsce i za granicą.

Laur Złotej Gruszki otrzymał redaktor Tadeusz Kwaśniak, dziennikarz Polskiego Radia Kraków, w uznaniu za nienaganny warsztat dziennikarski, walory estetyczne, pomysłowość, profesjonalizm w realizacji swoich materiałów radiowych, oraz ogromną kulturę słowa, za postrzeganie go przez innych jako osobowości radiową nie tylko w Krakowie, ale również w Polsce, za dbanie o popularyzowanie sportu w Małopolsce, a zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży. Redaktor Tadeusz Kwaśniak to dziennikarz sportowy od 38 lat, komentator między innymi meczów piłki nożnej i rozgrywek hokejowych, dziesięciokrotny sprawozdawca olimpijski, którego ogromną pasją jest popularyzacja sportu - zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży - jako sposobu na zdrowe życie.

Zieloną Gruszkę otrzymała natomiast Agnieszka Łoś, redaktor Tygodnika Głos Nowohucki, w uznaniu za nienaganny i solidny warsztat dziennikarski, przy umiejętnym

wykorzystaniu całego zaplecza i doświadczenia, za ukazywanie i próbę okiełznania problemów młodych ludzi, a opisując rzeczywistość pokazuje mechanizmy działania współczesnego świata, stając się katalizatorem zmian na lepsze, za współpracę z placówkami oświatowymi w promowaniu i przybliżaniu zawodu dziennikarza i wylaniania młodych talentów.

W czasie uroczystości zostali również wyróżnieni dziennikarze, którzy zasłużyli się w szczególny sposób dla miasta Krakowa. Medal Honoris Gratia otrzymali: Teresa Brandys, Danuta Górszczyk, Rotter – Barbara Stankiewicz, Marian Satała i Piotr Wasilewski. MPK SA było jednym z partnerów uroczystości.

Ireneusz Hyra



Nagrodę Złotej Gruszki wręczył Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa

STRAŻACY MPK ĆWICZYLI SWOJĄ SPRAWNOŚĆ

W piątek, 29 maja 2015 roku sześć drużyn Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie rywalizowało na boisku DTS Tramwaj w zawodach sportowo-pożarniczych. Zespoły reprezentowały dwie stacje obsługi tramwajów, trzy stacje obsługi autobusów oraz Stację Obsługi i Remontów.

Zawody miały na celu sprawdzenie posiadanego sprzętu oraz sprawności strażaków. Zwyciężyła w nich drużyna ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce. Drugie miejsce zajęli strażacy ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów, a trzecie zajęła drużyna strażaków ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

- Nikogo nie dziwi, że dla takiej firmy jak MPK SA w Krakowie bezpieczeństwo jest najważniejsze. Zazwyczaj o tym bezpieczeństwie mówimy w kontekście pasażerów. Ale

równie ważne jest to bezpieczeństwo, o które dba Zakładowa Ochotnicza Straż Pożarna MPK. Dajecie wszystkim pracownikom naszych zajezdni tramwajowych i autobusowych pewność, że gdyby na naszych obiektach stało się coś złego, np. wybuchł pożar, będzie wiedzieć co zrobić – mówił podczas wręczenia nagród Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami w MPK SA.

Marek Gancarczyk



STACJA OBSŁUGI AUTOBUSÓW BIEŃCZYCE ZWYCIĘŻYŁA W KONKURSIE BHP

Tradycją w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie jest rywalizacja o tytuł najlepszej stacji obsługi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy. W oficjalnym podsumowaniu konkursu za okres od 1 października 2014 do 31 marca 2015 roku, które odbyło się 11 maja 2015 roku pierwsze miejsce i tytuł najlepszej stacji zdobyła Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Autobusów Płaszów, a trzecie ex aequo Stacje Obsługi Tramwajów Nowa Huta i Podgórze.

Celem tego konkursu jest systematyczna poprawa warunków pracy, utrzymanie na stanowiskach pracy porządku i czystości oraz zmniejszenie wypadków przy pracy.

W okresie trwania konkursu była przeprowadzana miesięczna ocena każdej ze stacji. Oceny i punkty przyznawane były m.in. za czystość na placach postojowych i drogach wewnętrznych a także za ład i porządek na stanowiskach pracy.

W konkursie sprawdzana była także czystość ubrań roboczych oraz utrzymanie we właściwym stanie apteczek pierwszej pomocy.

Marek Gancarczyk



W konkursie zwraca się uwagę na bezpieczeństwo pracowników

EKSPERCI DYSKUTOWALI O BEZPIECZEŃSTWIE RUCHU DROGOWEGO W MAŁOPOLSCE

W dniach od 9 do 11 czerwca 2015 roku w Krakowie odbywała się konferencja naukowo-techniczna „Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Małopolsce – dotychczasowe działania i perspektywy”. Konferencja odbywała się pod patronatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na początku głównych obrad prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca z Politechniki Krakowskiej przedstawił Małopolski Program BRD na lata 2014 – 2020 wraz z analizą szans i ryzyka związanego z jego wdrożeniem. Marek Dworak, sekretarz Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego omówił przepisy ruchu drogowego w polskich realiach. Podczas konferencji nie zabrakło także tematu bezpieczeństwa w pojazdach komunikacji miejskiej, który przedstawił Hubert Waguła, kierownik Działu Zarządzania Ruchem w MPK SA w Krakowie.

Konferencję zakończyła ceremonia wręczenia nagród zwycięzcom w finale konkursu „Policjant Ruchu Drogowego”.

Marek Gancarczyk

fot. Hubert Waguła



FRANCISZKA PIECZKI PODRÓŻ Z MPK... I RODZINĄ PO NOWEJ HUCIE

Sentymentalną podróż po Nowej Hucie odbył Franciszek Pieczka w towarzystwie rodziny i przyjaciół, jako pasażer niezwykłego pojazdu, zabytkowego Jelcza czyli popularnego "Ogórka". Czerwonego i... aż ciśnię się na usta znana chyba wszystkim piosenka: "Czerwony autobus przez ulice mego miasta mknie". Mija, no tak ulice, skwery i place, aby zawsze dotrzeć do celu. Zainteresowani przechodnie spoglądali na wysiadającego niezwykłego pasażera Gustlika. Stąd też i przystanek pod czołgiem, bo jakże miałyby być inaczej. Jak Gustlik, to musi być czołg. Potem kolejny, to już Teatr Ludowy, pierwszy prawdziwy teatralny dom aktora, tu wszystko się zaczęło 60 lat temu. Dostojny jubilat w dostojnym pojeździe aliści nawiązuje do jubileuszu 140-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie. To już tyle lat służy mieszkańcom, wciąż modernizowany tabor autobusowy i tramwajowy. Od pojazdów konnych po niskopodłogowe nowoczesne tramwaje minęło trochę lat. A podróż zabytkowym autobusem z czasów PRL-u to nie lada gratka i dowód na to, że to co stare, jest też atrakcyjne, o czym przekonali się wszyscy pasażerowie "Ogórka", w tym i znamienity gość Franciszek Pieczka. Artysta z uśmiechem na twarzy przeniósł się w tamte czasy, kiedy to korzystał z miejskiej komunikacji.

- Dzisiaj tu wszystko wygląda inaczej, były wtedy same budowy i małe drzewa. Niewiele linii tramwajowych. Nowa Huta była siermiężna - powiedział Franciszek Pieczka. W Klubie Kuźnia w Mistrzejowicach oczekiwali na gościa, nie tylko Przewodniczący Rady Miasta Krakowa - Bogusław

Kośmider, ale i Pani Prezydent Magdalena Sroka, która w imieniu Prezydenta prof. Jacka Majchrowskiego na wniosek Bogusława Kośmidera wręczyła artyście odznakę Honoris Gratia. Imprezę przysposobił teatralnie i filmowo Dariusz Domański wraz z Ośrodkiem Kultury im C. K. Norwida, zaś jej partnerami byli obok MPK SA, Teatr Ludowy, Studio Stomatologii Aesthetica Dermadent i Hotel Tatra z Zakopanego.

MOD

Fot. Roman Anusiewicz



Franciszek Pieczka do Nowej Huty pojechał zabytkowym "Ogórkiem"

ZMIANA NUMERÓW INWENTARZOWYCH KRAKOWSKICH TRAMWAJÓW

MPK SA ujednoliciło system numeracji taboru. Już od dawna krakowski przewoźnik posługiwał się alfanumerycznym systemem, ale dopiero teraz zdecydowano się go wprowadzić dla taboru tramwajowego.

Na ulice Krakowa pierwsze wagony z nowymi numerami inwentarzowymi złożonymi z liter i cyfr wyjechały na początku czerwca.

Nowa numeracja tramwajów posługuje się następującymi numerami:

Pierwsza litera oznacza zajezdnię:

R - zajezdnia tramwajowa Podgórze;

H - zajezdnia tramwajowa Nowa Huta;

O - pojazdy szkoleniowe;

Z - pojazdy zabytkowe

Druga litera w numerze oznacza rodzaj taboru:

- B - doczepy tramwajowe c3;
- F - wagony tramwajowe GT8S;
- K - wagony tramwajowe N8S
- L - wagony tramwajowe EU8N;
- P - wagony tramwajowe Bombardier NGT6;
- T - tramwaje i autobusy techniczne;
- W - wagony tramwajowe E1;
- V - pojazdy zabytkowe
- X - wagon tramwajowy 405N;
- Y - wagony tramwajowe Bombardier NGT8;
- Z - wagony tramwajowe Konstal 105Na

Do poszczególnych typów wagonów są też przypisane odpowiednie przedziały cyfr od 100 do 900.

Marek Gancarczyk

NGT6DD *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe*

Tramwaje NGT6DD to tramwaje w 100% niskopodłogowe, pięcioczołowe wyprodukowane w dwóch wersjach: jednokierunkowej oraz dwukierunkowej. Człony 2 i 4 są podwieszane, a człony 1 i 5 mają wózki napędne natomiast człon środkowy (3) ma wózek toczny. Każdy wózek napędny ma po dwa silniki asynchroniczne prądu przemiennego o mocy 95kW każdy. Do tramwaju jednokierunkowego można wejść przez cztery pary drzwi od skokowo-przesuwanych, każda para drzwi jest dwuskrzydłowa, w wersji dwukierunkowej drzwi są po obu stronach pojazdu. We wnętrzu zainstalowano siedzenia w układzie 2+1. Tramwaj może pomieścić 96 pasażerów na miejscach stojących oraz 88 na miejscach siedzących (wersja jednokierunkowa). Tramwaje w wersji dwukierunkowej mogą pomieścić 112 pasażerów na miejscach stojących oraz 72 na miejscach siedzących. Tramwaje w wersji dwukierunkowej są nieco cięższe.

Tramwaje NGT6DD produkowane były w latach 1995–1998, łącznie wyprodukowano 60 tramwajów z czego 13 tramwajów wyprodukowano w wersji dwukierunkowej, a pozostałe 47 w wersji jednokierunkowej. Wszystkie tramwaje NGT6DD eksploatowane są w Dreźnie.

W połowie września 1998 roku do Krakowa przybył na próbną jazdę wagon NGT6DD numer 2501, najstarszy pojazd tego typu eksploatowany w Dreźnie. Wagon przebywał w Krakowie do połowy października, stacjonując w zajezdni Podgórze. Kursował on na specjalnie uruchomionej linii numer 54 z Bronowic do Wiczystej.

Na pamiątkę po pobycie w naszym mieście, pojazd nazwany został imieniem "Kraków" i do dziś kursuje on z takim napisem po ulicach Drezna.

Dane techniczne:

Producent: DWA / Siemens

Lata budowy: 1995-1998

Silniki: 4x95kW

Długość: 30.280 mm

Szerokość: 2.300 mm

Masa: 33.400 kg

Miejsc siedzących: 88

Miejsc stojących: 96

Solaris Tramino S100 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe*

Tramwaj Solaris Tramino dla Poznania mierzy blisko 32 metry, jest wagonem przegubowym, pięcioczołowym i jednoprzestrzennym oraz niskopodłogowym. Oznacza to, że w jego wnętrzu na całej długości nie ma żadnych stopni. Czworko drzwi podwójnych i dwoje drzwi pojedynczych zapewnia swobodną wymianę pasażerów. Szerokość drzwi podwójnych wynosi aż 1500 mm i jest największą, jaką można obecnie spotkać w oferowanych na rynku tramwajach. Z kolei minimalna szerokość przejścia wewnątrz wagonu to 750 mm. Tramino może zabrać na pokład aż 229 pasażerów, w tym 48 na miejscach siedzących. Podróż w komfortowych warunkach zapewnią m.in. w pełni klimatyzowana przestrzeń pasażerska czy też wygodne siedzenia. Nowatorskim rozwiązaniem zastosowanym we wnętrzu tramwaju są specjalne szyny, do których zamocowano siedzenia. Dzięki temu możliwa jest ich szybka wymiana, dołożenie kolejnych lub zmiana ich ustawienia. Dużym udogodnieniem dla pasażerów Tramino jest też umieszczenie w każdym egzemplarzu pojazdu dwóch biletomatów. W drugim członie Tramino znajduje się miejsce dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dodatkowo tramwaj wyposażony jest w specjalnie oznaczone miejsca siedzące dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz matek z dzieckiem. Wagon posiada oddzielną od przedziału pasażerskiego kabinę motorniczego z niezależnym systemem wentylacji i klimatyzacji, co umożliwi stworzenie optymalnych dla prowadzącego tramwaj warunków pracy. Tradycyjny pulpitem zastąpiono ekranami dotykowymi, za pomocą których motorniczy steruje tramwajem. Regulowany fotel oraz regulacja ekranów sterujących pozwalają dostosować miejsce do indywidualnych potrzeb motorniczego. Producent pomyślał również o lodówce, w której w upalne dni można przechowywać napoje chłodzące.

Prototypowy egzemplarz tramwaju Solaris Tramino S100 przybył do Krakowa 17 lutego 2015 roku. 23 lutego odbyła się oficjalna prezentacja tramwaju, a następnie trafił on do ruchu liniowego, rozpoczynając eksploatację na linii numer 1, a następnie na linii 14.

Dane techniczne:

Producent: Solaris Bus & Coach

Lata budowy: 2009 -

Silniki: VEM 4x105kW

Długość: 31.960 mm

Szerokość: 2.400 mm

Masa: 41.800 kg

Miejsc siedzących: 69

Miejsc stojących: 212



NGT6DD *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe*



Solaris Tramino S100 *Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe*

