

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (57) 2015
lipiec-wrzesień



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

**140 lat komunikacji
miejskiej w Krakowie**

**Nowe tramwaje
w Krakowie**

**Konkurs "Bezpieczna
jazda komunikacją
miejską" rozstrzygnięty**

140-lecie Komunikacji Miejskiej w Krakowie

Organizatorzy



Złoci Sponsorzy



Srebrni Sponsorzy



Partnerzy



Patroni medialni:



ŚWIĘTO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ TO ŚWIĘTO CAŁEGO MIASTA

Przetrwąć 140 ostatnich lat to nie lada wyczyn. W tym czasie upadały i powstawały państwa, wybuchały wojny, pojawiły się odkrycia, które zmieniły świat. W tym tyglu wydarzeń, w Krakowie od 1875 roku do dzisiaj po drogach i torach nieprzerwanie jeździły i jeżdżą nadal pojazdy umożliwiając mieszkańcom przemieszczanie się. W 2015 roku stolica Małopolski może się pochwalić wprowadzeniem rozwiązań, których nie ma w żadnym innym polskim mieście, m.in. linią, na której kursują autobusy elektryczne ładowane przez pantograf oraz najdłuższym w kraju nowoczesnym tramwajem. Miejski transport to jednak nie tylko tramwaje i autobusy. To przede wszystkim ludzie, którzy bez względu na porę dnia i nocy przychodzą do pracy, aby służyć krakowianom. Jedni wstają, kiedy wszyscy inni śpią. Jeszcze gdy jest ciemno wyjeżdżają tramwajami i autobusami na pierwsze kursy. Inni pracują przez całą noc, zapewniając bezpieczny powrót do domów tym, którzy wracają ze spotkań, imprez i pracy. Jeszcze inni są odpowiedzialni za to, aby pojazdy były sprawne i bezpieczne. Na stacjach obsługi tramwajów oraz autobusów mechanicy i elektromechanicy 24 godziny na dobę wykonują swoje obowiązki. Trudno nie wspomnieć o dyspozytorach, inspektorach ruchu i pracownikach administracji. Święto komunikacji to przede wszystkim święto wszystkich pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie. Ale nie tylko. Bez pasażerów, którzy wybierają przyjazną dla środowiska formę podróżowania jaką zapewniają tramwaje i autobusy funkcjonowanie krakowskiego przewoźnika straciłoby sens. Dlatego prawo do świętowania 140 lat istnienia komunikacji miejskiej w Krakowie mają wszyscy mieszkańcy Krakowa. I do tego świętowania MPK SA w tym roku wszystkich zaprosiło. Najpierw organizując 31 maja dla dzieci i ich rodziców dzień otwarty zajezdni tramwajowej, a następnie zapraszając wszystkich do udziału w paradzie zabytkowych i współczesnych pojazdów MPK SA, które 27 września przejechały ulicami miasta. W tej wspólnej zabawie krakowski przewoźnik pamiętał także o osobach, które potrzebują pomocy. Nie, nie zapomnieliśmy o akcji oddawania krwi. Od kwietnia pracownicy MPK SA cały czas przychodzą do punktów, gdzie mogą oddać swoją krew potrzebną do ratowania zdrowia i życia innych osób. Jest spora szansa, że do końca tego jubileuszowego roku uda się nam zebrać 140 litrów krwi.

Dzisiaj na szczęście nikt nie wyobraża sobie Krakowa bez niebieskich tramwajów i autobusów zatrzymujących się na przystankach. A my nie wyobrażamy sobie, aby na ich przyjazd nie czekali pasażerowie. Dlatego spokojnie mogą napisać, że już za pięć lat będziemy świętować kolejny jubileusz.

Marek Gancarczyk

PRZEWÓŹNIK 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: Parada pojazdów MPK SA przypominała jak podróżowało się w Krakowie w przeszłości

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

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

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

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Krakowiak” - najdłuższy w Polsce tramwaj w Krakowie Marek Gancarczyk	5-6
Estakada tramwajowa otwarta Krzysztof Francuz	7-8
Ty też możesz uratować życie "Krakowiaka" Marek Gancarczyk	9
Co pasażerowie doceniają w "Krakowiaku"? Marek Gancarczyk	9
Pracownicy MPK SA zostali wyróżnieni Marek Gancarczyk	10
70 lat działalności PCK na terenie MPK Władysław Michalski	11
Pracownicy MPK SA zbierają 140 litrów krwi Marek Gancarczyk	11
Krakowska linia muzealna znów była wielką atrakcją Tomasz Tuleja	12-13
Wielka parada zabytkowych i współczesnych pojazdów MPK Marek Gancarczyk	14-15
Świętowanie jubileuszu 140-lecia MPK - rozmowa Marek Gancarczyk	16-17
Jak budowano krakowski szybki tramwaj Jacek Kołodziej	18-19
Kraków stawia na tramwaje Biuro prasowe ZIKiT	20-21
Konkurs "Bezpieczna jazda komunikacją miejską" Marek Gancarczyk	22-25
Kamery w centrum miasta Michał Wójtowicz	26
Elektroniczny system pomaga inspektorom ruchu Michał Wójtowicz	27
Pracownicy MPK SA grają dalej w lidze Janusz Więckowski	28
"Przygotuj się na wstrząs" w pojazdach MPK SA Marek Gancarczyk	29
MPK SA testuje dwa elektryczne autobusy Marek Gancarczyk	30
Testy tramwaju Solaris w Krakowie zostały zakończone Marek Gancarczyk	31
Pokaz udzielania pierwszej pomocy Katarzyna Sadowska	32
Akcja wystarczy 1 metr Hubert Wagula	32
Do centrum najszybciej tramwajem i rowerem Marek Gancarczyk	33
Na krakowskich ulicach reklamy nie brakuje Małgorzata Rzychniak	34-35
BUS TV - rozwój i działanie Dariusz Tynor	36
MPK SA przygotowało informacje dla turystów Hubert Wagula	37
MPK SA edukuje studentów Michał Wójtowicz	37
KKM - poradnik dla studentów Marek Gancarczyk	38-39
Rozmaiłości	40-41
Kalendarium	42



8



14-15



22-23



31

KRAKOWIAK” - NAJDŁUŻSZY W POLSCE TRAMWAJ W KRAKOWIE

W niedzielę rano, 28 czerwca do zajezdni tramwajowej Podgórze dotarł pierwszy z 36 nowych, najdłuższych w Polsce tramwajów, wyprodukowany przez bydgoską fabrykę PESA Bydgoszcz SA. Kolejny, drugi wagon został dostarczony w sobotę, 12 września. Wagony kursują na linii nr 50 z Kurdwanowa do Krowdrzy Górki.

Nowe niskopodłogowe tramwaje zostały przygotowane specjalnie dla Krakowa. Są długie na prawie 43 metry i mogą jednorazowo przewieźć ok. 300 pasażerów. Posiadają klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej monitoring oraz dwa automaty biletowe, w których za bilet zapłacimy monetami i kartą płatniczą. Tramwaje zostały także wyposażone w specjalną platformę, która ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach.

Nie tylko długość decyduje o tym, że są to wyjątkowe i jedyne tego rodzaju tramwaje w Polsce. Dla pasażerów w środku wagonów zostały przygotowane miejsca na bagaż oraz specjalne miejsce, gdzie dzięki zamontowanym portom USB i gniazdkom elektrycznym będą mogli doładować swoje telefony i inne urządzenia mobilne.



W tramwaju jest miejsce na rower



Można w nim także podładować telefon



W tramwaju jest specjalne miejsce na bagaż

W tramwaju „Krakowiak” specjalne miejsce zostało także przygotowane dla rowerzystów, którym zabrakło sił lub pogoda nie pozwoliła na kontynuowanie jazdy jednośladem. Wsiadając do nowego wagonu będą mieć do dyspozycji kilka poręczy, dzięki którym będą mogli bezpiecznie i komfortowo przewieźć rower.

Przypomnijmy, że MPK SA podpisało z firmą PESA Bydgoszcz SA umowę na dostawę 36 fabrycznie nowych, niskopodłogowych wagonów tramwajowych o nazwie „Krakowiak” 3 lipca 2014 roku. Podpisanie umowy było możliwe dzięki decyzji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, które 10 czerwca przesunęło z listy rezerwowej na listę podstawową Projektów Indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, przygotowany przez MPK SA w Krakowie projekt. Przetarg na dostawę nowych tramwajów został rozstrzygnięty pod koniec 2013 roku. Najkorzystniejszą ofertę przedstawiło przedsiębiorstwo PESA Bydgoszcz SA. Oferta tej firmy spełniła wszystkie wymagania określone w specyfikacji i uzyskała najwyższą liczbę punktów.



Tramwaje są wyposażone w platformę

Wartość kontraktu z firmą PESA to 291 240 000 zł netto. Przewidywane dofinansowanie do 36 wagonów z Funduszu Spójności to 171 831 600 zł.

Marek Gancarczyk

ESTAKADA TRAMWAJOWA OTWARTA – PO WAKACJACH TRAMWAJE KURSUJĄ INNYMI TRASAMI

Koniec sierpnia 2015 roku obfitował w wiele zmian dotyczących funkcjonowania transportu zbiorowego w naszym mieście.

W dniu 30 sierpnia odbyło się uroczyste otwarcie nowej trasy tramwajowej – estakady nad dworcem kolejowym w Płaszowie, łączącej torowiska biegnące w ciągu ulic Lipskiej i Wielickiej. Powstały w ciągu ok. 2 lat obiekt to 2,19 km nowej linii tramwajowej, a także nowe ciągi pieszo-rowerowe. Dzięki tej inwestycji skrócił się czas podróży tramwajem z południowych dzielnic Krakowa w kierunku centrum miasta – do ronda Grzegórzeckiego i ronda Mogińskiego, a także rejonu Dworca Głównego. Wykonawcą nowej estakady oraz całej infrastruktury towarzyszącej jest firma Mota-Engil Central Europe SA. Inwestycja została zrealizowana przy udziale środków unijnych, które

stanowią aż ok. 59 % kosztów kwalifikowanych projektu. Tym samym zakończyła się budowa pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju biegnącej od Kurdwanowa do ulicy Wielickiej, dalej estakadą nad torami kolejowymi w Płaszowie, ulicą Lipską, Kuklińskiego, Klimeckiego do ronda Grzegórzeckiego i Mogińskiego, dalej tunelem pod dworcem kolejowym Kraków Główny, ulicą Prądnicką do pętli Krowodrza Górka. Dzięki zastosowaniu w całym korytarzu KST Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem, większość skrzyżowań tramwaje pokonują bez zbędnego oczekiwania, co przekłada się na skrócenie czasu podróży.

Podczas otwarcia nowej estakady zaprezentowany również został najdłuższy tramwaj w Polsce, który zakupiło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Wyprodukowany przez firmę PESA Bydgoszcz SA wagon „Krakowiak” 2014N. Podczas prezentacji mieszkańcy



Nowy tramwaj podczas otwarcia estakady

oraz zaproszeni goście mogli odbyć bezpłatną przejażdżkę nowym pojazdem na trasie do Małego Płaszowa oraz Kurdwanowa. Natomiast od dnia 31 sierpnia 2015 roku „Krakowiak” został skierowany do obsługi linii 50.

Od dnia 31 sierpnia zaczęły także obowiązywać powakacyjne rozkłady jazdy wszystkich linii tramwajowych oraz większości linii autobusowych. Zgodnie z decyzją organizatora komunikacji miejskiej w naszym mieście – Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie – nową estakadą kursują trzy linie tramwajowe: linia nr 9 łącząca Mistrzejowice z Nowym Bieżanowem, linia 11 kursująca pomiędzy pętlami Czerwone Maki i Mały Płaszów oraz linia 50 kursująca z Krowdrzy Górki do Kurdwanowa. Aby zapewnić połączenie ulicy Starowiślnej z rondem Grzegórzeckim, Mogiłskim oraz Dworcem Głównym zmieniła się także trasa linii 19, która obecnie od Borku Fałęckiego kursuje przez ulice: Zakopiańską, Wadowicką, Kalwaryjską, Starowiślną, Grzegórzecką, Powstania Warszawskiego, tunelem do Dworca Towarowego. W związku z wydłużeniem linii 19 do Borku Fałęckiego, linia 10 została skrócona do Łagiewnik. Organizator transportu zbiorowego (ZIKiT) podjął również decyzję o zmianie tras linii 7 i 12. Pierwsza z nich została skierowana na trasę: Dąbie – aleja Pokoju, al. Powstania Warszawskiego, Lubicz, Basztowa, Długa – Dworzec Towarowy, aby w godzinach szczytu stanowić wzmocnienie linii 14 na odcinku od Dąbia do centrum miasta. Linia 12 natomiast, aby zapewnić bezpośrednie połączenie w godzinach szczytu ciągu do Małego Płaszowa z ulicą Dietla i Monte Cassino, została skierowana na trasę: Borek Fałęcki – Zakopiańska, Brożka, Kapelanka, Monte Cassino, Dietla, Grzegórzecka, Klimeckiego, Kuklińskiego, Lipska – Mały Płaszów.

W marszrutach linii autobusowych wraz z powakacyjnymi rozkładami jazdy również zostały wprowadzone pewne

zmiany. Linia 103 dotychczas kończąca trasę na przystanku Struga została skierowana al. Jana Pawła II do Placu Centralnego im. R. Reagana. Linia 123 w wybranych godzinach wykonuje kursy wariantowe przez ulicę płk. Dąbka. Linia 127 została wydłużona do przystanku Bagry. Linia 128 została skierowana ulicami Saską i Lipską (z pominięciem ulicy Przewóz), aby umożliwić przesiadki na linie tramwajowe kursujące estakadą i dalej w kierunku centrum miasta. Linia 139 w związku z wycofaniem linii 128 z Mistrzejowic od wakacji, została skierowana na nową trasę ulicami Bohomolca i Jancarza z pominięciem ulicy Wiślickiej. Na ulicach Krakowa nie ujrzymy już linii 412, która decyzją organizatora została zlikwidowana, w zamian za zwiększenie liczby kursów na liniach 112 i 162. Nową trasą kursuje także linia 439, która zamiast do pętli Skarżyńskiego, gdzie notorycznie zaparkowane samochody uniemożliwiały obsługę tej końcówki, kursuje teraz al. Andersa i ulicą Dąbrowskiej do Dworca w Czyżynach.

Ponadto, wraz z wprowadzeniem powakacyjnych rozkładów jazdy zmieniły się funkcje części przystanków ze stałych na „na żądanie” oraz odwrotnie. Uległy zmianie także nazwy przystanków znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie Kraków Areny. I tak, dotychczasowy przystanek Kraków Arena nosi teraz nazwę TAURON Arena Kraków, a przystanek Kraków Arena Al. Pokoju zmienił nazwę na TAURON Arena Kraków Al. Pokoju.

Liczba wprowadzonych zmian jak widać jest dość duża. Jest to jednak normalne zjawisko – otwarcie nowego torowiska czy ważnej z komunikacyjnego punktu widzenia drogi zawsze pociąga za sobą zmianę w układzie linii transportu zbiorowego. Czy wyżej opisane zmiany zdadzą egzamin, przekonamy się z biegiem czasu.

Krzysztof Francuz



Krakowiak w dniu otwarcia estakady zawiózł pasażerów do Małego Płaszowa i do Kurdwanowa

PREZYDENT KRAKOWA PRZYJECHAŁ ZOBACZYĆ PIERWSZEGO „KRAKOWIAKA”

W poniedziałek, 29 czerwca Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa przyjechał do zajezdni tramwajowej Podgórze, aby zobaczyć pierwszy nowy tramwaj dostarczony przez firmę PESA Bydgoszcz SA. Rozwiązania zastosowane w tramwaju przedstawił Prezydentowi Krakowa Tomasz Zaboklicki, Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz SA.

Przedstawiciel producenta podkreślił, że MPK SA postawiło bydgoskiej fabryce wysokie wymagania, w których widać bardzo dużą troskę o komfort pasażerów a jednocześnie wysokie kwalifikacje i dużą wiedzę techniczną pracowników krakowskiego przewoźnika. Potwierdził, że pod tym względem jest to dla niego bardzo trudny kontrakt. Tym bardziej, że na przygotowanie 36 nowych tramwajów nie zostało dużo czasu.

- Czuję pewnego rodzaju niedosyt, że tak długo czekaliśmy na przyznanie środków unijnych na ten projekt, co wydłużyło podpisanie umowy o prawie siedem miesięcy – przypomniał Tomasz Zaboklicki, Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz SA.

Przedstawiciele PESA Bydgoszcz SA przypomnieli, że krakowski tramwaj jest wyjątkowy, a zastosowane w nim



Prezydent Krakowa oglądał nowy wagon w zajezdni tramwajowej Podgórze

rozwiązania wynikają z troską o wysoki komfort podróżowania.

- Cała konstrukcja i długość tramwaju jest wyjątkowa. Zazwyczaj producenci korzystają z pewnych wcześniejszych rozwiązań. „Krakowiak” jest zupełnie nowym pojazdem, przygotowanym wyłącznie z myślą o mieszkańcach Krakowa – mówił Tomasz Zaboklicki.

Podczas wizyty Prezydent Krakowa zwrócił uwagę na przygotowane wewnątrz tramwaju specjalne miejsca dla rowerów, dodatkowe miejsca na bagaż oraz miejsce, gdzie można doładować telefony komórkowe.

Marek Gancarczyk

W „KRAKOWIAKU” PASAŻEROWIE NAJBARDZIEJ DOCENIAJĄ AUTOMATY BILETOWE

Po tym jak pierwszy tramwaj „Krakowiak” zaczął wozić pasażerów na linii nr 50 zapytaliśmy naszych pasażerów, które z udogodnień wprowadzonych w tym wagonie podobają im się najbardziej.

Zdecydowana większość osób – 53 proc., która wzięła udział w sondzie internetowej na naszej stronie internetowej www.mpk.krakow.pl zagłosowała na automaty biletowe. Pasażerowie docenili to, że można w nich płacić za bilet zarówno monetami jak i kartą zbliżeniową oraz fakt, że można w nich zapisać bilet okresowy na Krakowskiej Karcie Miejskiej wykupiony wcześniej przez Internet. Drugie miejsce w głosowaniu – 28 proc. zajęło stanowisko do ładowania smartfonów, a trzecie – 14 proc. miejsce dla rowerów. Najmniej głosów internautów – 5 proc. zdobyło specjalne miejsce na bagaż.

Marek Gancarczyk



PRACOWNICY MPK SA ZOSTALI WYRÓŻNIENI ZA POMOC W ODNALEZIENIU ZAGINIONYCH

Dzięki zaangażowaniu pracowników MPK SA w Krakowie tylko w maju i czerwcu udało się bardzo szybko odnaleźć cztery zaginione osoby. Ich postawę doceniły nie tylko władze krakowskiego przewoźnika, ale także Komendant Miejski Policji w Krakowie, który w czwartek, 2 lipca osobiście podziękował im za pomoc i pogratulował postawy.

Pluty, Agaty Kubackiej i Niny Okarmus oraz inspektora ruchu Janusza Warchoła.

- Każda z tych osób zasługuje na wyróżnienie za swoją szybką i pełną empatii postawę. Na szczególne pochwałę zasługuje postawa inspektora MPK, który 30 czerwca rozpoznał poszukiwaną 90-letnią kobietę z jednego z krakowskich domów pomocy społecznej i pomimo jej kategorycznego sprzeciwu nie pozostawił jej samej – podkreślał Grzegorz Dyrkacz, Dyrektor ds. Zarządzania Przewozami



Wszyscy pracownicy MPK SA, którzy pomogli w odnalezieniu zaginionych otrzymali podziękowania

- Trudno przecenić rolę kierowców, motorniczych i inspektorów ruchu MPK, którzy pomagają nam w poszukiwaniu zaginionych. To często ich zasługą jest to, że bardzo szybko możemy powiadomić rodziny o odnalezieniu dziecka, czy osoby starszej – mówił podczas spotkania Janusz Barcik, Komendant Miejski Policji w Krakowie.

Pisemne podziękowania i gratulacje trafiły do Krystiana Wawro kierowcy autobusu, trójki motorniczych – Jarosława

w MPK SA w Krakowie, który w imieniu zarządu MPK SA wręczył pracownikom nagrody.

Warto zaznaczyć, że dzięki rekacji motorniczego, kierowcy i inspektora ruchu MPK SA udało się odnaleźć ośmioletnie dziecko i trzy starsze osoby.

Marek Gancarczyk

70 LAT DZIAŁALNOŚCI POLSKIEGO CZERWONEGO KRZYŻA NA TERENIE MPK

Zakładowe Koło PCK przy MPK powstało w 1945r. jako pierwsze nie tylko w Krakowie, ale w całym województwie krakowskim. Powołali go pracownicy – wtedy jeszcze KMKE, którzy już wcześniej należeli do PCK i jeszcze przed II wojną światową w 1935r. tworzyli na terenie Przedsiębiorstwa drużyny sanitarne.

Ta rocznica mobilizuje członków Koła PCK i Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK SA w Krakowie do jeszcze aktywniejszych działań.

Wspólne działania (Kolem i Klubem od 1990r. kieruje wspólny Zarząd) przebiegają na trzech płaszczyznach.

I. HONOROWE KRWIODAWSTWO. Członkowie Klubu „HDK” włączyli się aktywnie w akcję „140 litrów krwi na 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie”. Oddali krew w dniu 9 kwietnia podczas inauguracji akcji w Krakowskim Centrum Krwiodawstwa oraz przez cały czas oddają krew indywidualnie. Ponadto po wielu latach przerwy, w dniu 31 maja podczas „Dnia Dziecka z MPK” zorganizowana została akcja „Krwiodawcy Dzieciom” w specjalnym autobusie do poboru krwi.

Klub prowadzi też działania zachęcające do oddawania krwi pracowników MPK nie będących krwiodawcami.

II. KWESTY CHARYTATYWNE. Organizowane są dwa rodzaje kwest: w ramach działalności programowej Rejonowego Oddziału PCK w Krakowie oraz na rzecz Fundacji, które posiadają zgodę na prowadzenie takiej formy działalności.

11 stycznia uczestniczyliśmy w 23 Finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy,



23-25 lutego wspomagaliśmy Fundację Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „Matio”,

5-8 maja Fundację Hospicjum Świętego Łazarza „Pola Nadziei”.

Ponadto Klub zorganizował dwie kwesty:

- 13-15 kwietnia na rzecz leczenia i rehabilitacji córki długoletniego pracownika MPK, która przeszła ciężką chorobę – zator płuc,

- 15-17 czerwca na rzecz dzieci niewidomych ze Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego Dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej.

Obie kwesty mogły się odbyć dzięki zaangażowaniu niezawodnego kwestarza – Janusza Kękusia.

III. Udział sztandarów MPK w uroczystościach na terenie miasta. Klub uczestniczył w organizacji tradycyjnej „Mszy Tramwajarskiej” w dniu 1 lutego w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy ojców Redemptorystów.

Władysław Michalski

Fot. Piotr Bednarczyk

PRACOWNICY MPK SA ZBIERAJĄ 140 LITRÓW KRWI NA 140 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Od czwartku, 9 kwietnia pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie oddają krwi w ramach akcji, której celem jest zebranie do końca roku 140 litrów krwi. W ten niecodzienny sposób MPK SA świętuje jubileusz 140-lecia funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie. Krakowski przewoźnik uznał, że to najlepsza okazja do tego, aby dla mieszkańców miasta zrobić coś więcej oprócz zakupu nowoczesnych tramwajów, autobusów i automatów biletowych. Dlatego do końca tego roku motorniczo, kierowcy, mechanicy, elektromechanicy, dyspozytorzy, inspektorzy ruchu oraz pracownicy admini-

stracji MPK SA oddają krew, którą Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie wykorzystuje do ratowania zdrowia i życia mieszkańców

Oprócz oddawania krwi przez pracowników MPK SA, krakowski przewoźnik promuje 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

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA ZNÓW BYŁA WIELKĄ ATRAKCJĄ

Koniec roku szkolnego i akademickiego, to moment, kiedy życie miasta trochę zwalnia. Kraków się wyludnia.

Przez ponad dwa miesiące miasto i jego mieszkańcy mają chwilę wytchnienia. Bywa, że w ciągu dnia na niektórych ulicach zamiera ruch. Zwłaszcza w niedzielę. Wówczas w powietrzu można poczuć magię Krakowa. Miejski duch zamknięty przez setki lat w wiekowych kamienicach i kościołach Starego Miasta czeka, by ktoś go „uwolnił”. Kiedy o poranku ulice są jeszcze puste, ciszę i spokój przerywają pierwsze głośnie dźwięki budzącego się do życia miasta. Co niedzielę, regularnie o tej samej porze, sygnałem rozpoczynającym dzień był zgrzyt, pisk, trzeszczenie, huk i cała gama dźwięków, jakie może wydawać stal i drewno. To jechała historia.

Co tydzień, daleko od Starego Miasta, z zajezdni w Nowej Hucie wyjeżdżały wagony zupełnie nie pasujące do dzisiejszych czasów. Nabierały rozpędu na Alei Solidarności, budząc podziw wszystkich jeszcze śpiących mieszkańców okolicznych budynków. Zaspani przechodnie udający się na

poranną mszę gwałtownie „ożywali”. Choć widzą stare budynki Huty na co dzień, wspomnienia zdają się być w nich zamknięte. Potrzeba zapalnika, by je ożywić. Na twarzach starszych ludzi widać było, że z kolejnym stukotem kół zabytkowego tramwaju, niczym grom z jasnego nieba, oczami wyobraźni przywołali czasy młodości.

Dalej, stary tramwaj przemierzał ulice Krakowa mijając charakterystyczne punkty na mapie miasta. To chyba jedyne miejsce gdzie w niedzielę o poranku panuje wrzawa i zgiełk. Ludzie krzątający się wśród starych mebli, bibelotów, holenderskich rowerów oferowanych na pchlim targu najpierw słyszeli, a potem widzieli równie stary obiekt. Ale nie był on na sprzedaż, ani nie był zmurszały, czy zniszczony. Wszystkie głowy odprowadzały wzrokiem stary tramwaj, dostojnie mijający Halę Targową. Stąd już niedaleko na Kazimierz, gdzie zabytkowe wagony zaczynały pracę na linii 0.

Ten rok był wyjątkowy, jeśli spojrzeć na ubiegłe lata funkcjonowania Krakowskiej Linii Muzealnej. Na zerówce jeździły bowiem dwa zabytkowe tramwaje. Takie rozwiązanie było rozważane już od dawna, a obchody 140-lecia

komunikacji miejskiej w Krakowie pozwoliły wcielić je w życie, by w ten sposób uświetnić obchody okrągłej rocznicy. Rozdzielono kursy do Kopca Wandy (w tym roku przez Dworzec Główny) od kursów do Cichego Kąca, a w przypadku tych ostatnich zmieniono znacząco trasę. Po ruszeniu z ulicy Św. Wawrzyńca linia zero jechała przez Plac Bohaterów Getta, dalej przez Koronę, Plac Wolnica, Stradom, Plac Wszystkich Świętych do Cichego Kąca. W obu przypadkach powrót odbywał się najkrótszą drogą, z Huty przez al. Pokoju, zaś z Cichego Kąca przez ulicę Starowiślną.



Zabytkowe tramwaje kursowały w Krakowie przez całe wakacje

Podobnie, jak w ubiegłych latach dodatkową atrakcją KLM było cofanie do Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz manewry wagonów przy hali muzeum. Zwłaszcza, kiedy na jednotorowy odcinek wjeżdżały dwa składy linii 0, by obsłużyć przystanek.

KLM obsługiwały prawie wszystkie wagony z parku taborowego zabytkowych pojazdów MPK S.A. w Krakowie. Kursy do Cichego Kąca z uwagi na krótszą trasę obsługiwały często pojedyncze wagony, natomiast do Huty najczęściej jeździły składy oraz trójskład wagonów typu N. W ostatnią niedzielę kursowania KLM na zerówce do Cichego Kąca pojawiła się niespodzianka taborowa w postaci składu LH+PN2. Takiej konfiguracji wagonów nie można było spotkać w Krakowie nigdy dotąd.

Podobnie, jak w ubiegłych latach, w ramach projektu Krakowskiej Linii Muzealnej obcować z historią na kołach można było również w formie przejażdżki zabytkowymi autobusami. Pojawiły się one na okazjonalnych liniach 140, B oraz 114.

Kolejny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej zakończył się. Nie odnotowano większych problemów, poza samochodami notorycznie parkującymi na torowisku w ulicy Dajwór oraz św. Wawrzyńca. Kilkanaście lat funkcjonowania KLM sprawiło, że wszystko było już „dograne”. Nie byłoby to możliwe z jednej strony bez organizacyjnych działań ZIKiT oraz MPK S.A. w Krakowie, jak i bez pomocy oraz wsparcia sympatyków komunikacji miejskiej zrzeszonych w Krakowskim Klubie Modelarzy Kolejowych. Ich obecność i pomoc w zabezpieczeniu przejazdu odgrywała dużą rolę dla bezpieczeństwa pasażerów, którzy odzwyczaili się już od ręcznie zamykanych drzwi w tramwajach. Dodatkowe oczy,

obserwujące to, co dzieje się w wagonie i na przystanku były ogromnym wsparciem dla motorniczych. Umówione sygnały pomiędzy motorniczym a obsługą pozwoliły skutecznie zapobiec potencjalnie niebezpiecznym sytuacjom. Okazjonalnie obsługę KLM wsparli koledzy obsługujący linię Turystyczną w Warszawie zrzeszeni w tamtejszym Klubie Miłośników Komunikacji Miejskiej. W ramach wymiany, na gościnne „występy” na warszawskiej Tetce pojechali również osoby obsługujące Krakowską Linie Muzealną.

Przez tych kilkanaście niedziel funkcjonowania KLM zdarzało się, że odwiedzali nas ci sami pasażerowie. Każdy z nich decydował się na podróż zabytkowym tramwajem z innego powodu. Jedni chcieli obcować z historią na żywo, inni zostali niemal siłą zaciągnięci do wagonu przez swoje dzieci, czy też wnuki, ktoś postanowił przejechać się drewnianym tramwajem bez celu, a jeszcze innym przejażdżka zabytkowym tramwajem pozwalała wrócić wspomnieniami do „tamtych lat”. Wszystkim, którzy zdecydowali się na podróż z nami, niezależnie od powodu, dla którego to zrobili, warto podziękować za udział tym „historycznym” wydarzeniu oraz za wspaniałą atmosferę, jaka zawsze panowała w czasie jazdy zerówką.

Uśpiony przez wakacje Kraków, stopniowo zaczął budzić się do życia. Najpierw do szkół wrócili uczniowie, potem do miasta zaczęło przyjeżdżać coraz więcej studentów, na ulicach pojawił się wzmożony ruch, korki, zgiełk i hałas. To nie miejsce dla starych tramwajów. Już nie mogłyby przemierzać dostojnie ulic miasta. Zamiast tego musiałyby przeciskać się przez rzekę samochodów. Jednak na zerówkę wróć za rok, kiedy na ulicach nie będzie tak tłoczno.

Tomasz Tuleja



Nie brakuje chętnych do podróży zabytkowym tramwajem

WIELKA PARADA ZABYTKOWYCH I WSPÓŁCZESNYCH POJAZDÓW MPK

Mieszkańcy Krakowa wzięli udział w parady tramwajów i autobusów zorganizowanej z okazji jubileuszu 140 lat komunikacji miejskiej. W niedzielę, 27 września 2015 roku na krakowskie ulice wyjechało prawie 40 pojazdów, w tym replika omnibusu konnego, który w 1875 roku rozpoczął regularne kursy na pierwszej linii komunikacyjnej.

Oprócz tego pojazdu w parady jechał m.in. „Ogórek” oraz popularna Gracówka – tramwaj z 1913 roku. Przejazd zabytkowych tramwajów i autobusów po ulicach miasta



uzupełniały współczesne pojazdy, w tym najnowszy nabytek krakowskiego przewoźnika, czyli „Krakowiak” – najdłuższy w Polsce tramwaj, mierzący prawie 43 metry.

Paradę rozpoczęły tramwaje, które punktualnie o godzinie 10.00 wyjechały z zajezdni tramwajowej Podgórze, przy ul. Brożka 3. Następnie wyruszyły autobusy i wspólnie wszystkie pojazdy przejechały ul. Wadowicką, Kalwaryjską, Krakowską, Stradomską, św. Gertrudy, Starowiślną i Dajwór, aby zakończyć przejazd na ul. św. Wawrzyńca przed Muzeum Inżynierii Miejskiej. Do pojazdów biorących udział w parady można było wsiadać na zajezdni tramwajowej Podgórze przy ul. Brożka 3 oraz na przystanku Plac Wolnica i Poczta Główna.

Po zakończeniu parady na ul. św. Wawrzyńca jej uczestnicy, w tym najmłodsi mieli okazję zwiedzić najstarsze tramwaje i autobusy.

Marek Gancarczyk



ŚWIĘTOWANIE JUBILEUSZU 140-LECIA TO TAKŻE OKAZJA DO TEGO,

O okrągłej rocznicy krakowskiego transportu rozmawiamy z Rafałem Świerczyńskim,

Marek Gancarczyk: Rok 2015 jest dla MPK SA rokiem szczególnym, w którym przypada 140 rocznica powstania komunikacji miejskiej w Krakowie. Co dla Pana jest najważniejszym elementem tych obchodów?

Rafał Świerczyński: Przygotowując się do świętowania tego ważnego dla całego miasta jubileuszu zwróciliśmy uwagę na dwa wymiary. Pierwszy z nich to wymiar społeczny. Zależało nam na tym, aby 140-lecie komunikacji obchodzić wspólnie z mieszkańcami, naszymi pasażerami. To dlatego zaprosiliśmy dzieci wraz z rodzicami do wspólnej zabawy w naszej zajezdni w Dniu Dziecka oraz do przejazdu tramwajami i autobusami podczas parady naszych pojazdów. Jedną z najważniejszych akcji, od której rozpoczęliśmy obchody jubileuszu, jest akcja oddawania krwi przez pracowników MPK SA. Chcemy zebrać w tym roku co najmniej 140 litrów krwi. Do tego, jako przedsiębiorstwo promujemy honorowe krwiodawstwo wykorzystując nasze nośniki reklamowe. Z drugiej strony nie zapominamy o naszym podstawowym obowiązku, jakim jest zapewnienie pasażerom bezpiecznego i komfortowego transportu. To dla nich zamawiamy nowoczesne pojazdy wyposażone w innowacyjne rozwiązania. Dlatego cieszę się, że to właśnie w tym roku mogliśmy oddać dla pasażerów nowe tramwaje „Krakowiak” czy też ogłosić przetarg na zakup autobusów elektrycznych.

MG: Jak to się stało, że to właśnie akcja oddawania krwi stała się jednym z najważniejszych w roku jubileuszowym?

RŚ: Rok 2015, podobnie jak lata poprzednie, jest dla nas czasem wytężonej pracy nad poprawą naszej usługi przewozowej, tak aby była ona jeszcze bardziej komfortowa. Oprócz tego jednak jest to rok szczególny, kiedy z okazji jubileuszu pojawia się dodatkowa okazja, aby dla mieszkańców naszego miasta zrobić coś więcej, co wykracza poza podstawowy zakres funkcjonowania naszej spółki. Świętowanie jubileuszu 140 lat komunikacji miejskiej jest dla nas okazją do tego, aby zebrać 140 litrów krwi, którą Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie wykorzysta do ratowania zdrowia i życia mieszkańców. Nie ma chyba rzeczy ważniejszej od tego.

MG: W ramach obchodów mieszkańcy zostali zaproszeni do udziału w paradzie historycznych i współczesnych pojazdów MPK SA. Krakowianie oczekują, że tych nowoczesnych pojazdów będzie coraz więcej. Jakie plany związane z pozyskaniem nowoczesnych tramwajów i autobusów ma MPK SA?

RŚ: Rzeczywiście w paradzie, którą zorganizowaliśmy mieszkańcy mieli do dyspozycji nie tylko pojazdy zabytko-



Rafał Świerczyński - prezes zarządu MPK SA w Krakowie

we, które przypominają o historii rozwoju naszego miasta, ale także pojazdy nowoczesne. Odpowiadając wprost na pytanie mogę potwierdzić, że w Krakowie będzie przybywało nowych tramwajów i autobusów. Naszym najważniejszym

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE ABY POMAGAĆ INNYM

Prezesem Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie.

celem jest zakup ok. 100 nowoczesnych tramwajów do 2020 roku. W tym samym okresie chcemy także sprowadzić do Krakowa ok. 60 elektrycznych autobusów do obsługi ścisłego centrum miasta. Część taboru wymienimy także na autobusy hybrydowe. Dzięki tym inwestycjom w najbliższych latach będziemy w stanie wycofać z ruchu wszystkie autobusy z silnikami poniżej normy Euro 4.

MG: Kiedy krakowian zaczną wozić elektryczne autobusy, których właścicielem będzie już MPK SA?

RŚ: Obecnie trwa postępowanie przetargowe, które jeszcze w tym roku wyłoni dostawcę czterech nowych autobusów elektrycznych. Zaczną wozić pasażerów w 2016 roku. Kolejne tego typu pojazdy będziemy kupować w ramach projektu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, który jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej. Dzięki temu projektowi w Krakowie pojawi się ok. 15 autobusów napędzanych energią elektryczną.

MG: Zakup nowych tramwajów pozwoli na wycofanie kolejnych składów z wysoką podłogą. Czy dzisiaj można już powiedzieć, kiedy ostatni taki tramwaj zostanie wycofany z ruchu?

RŚ: Dziś trudno jest odpowiedzieć na pytanie, kiedy uda się nam zrealizować cel, jakim jest wycofanie wszystkich tramwajów z wysoką podłogą. To zależy bowiem przede wszystkim od realizacji zakupu ok. 100 nowych wagonów w ramach unijnych projektów, o którym wcześniej wspominałem. Ważna będzie także realizacja planowanych przez nas modernizacji części wagonów, której celem będzie dodanie elementu niskiej podłogi w tramwajach wysokopodłogowych.

MG: Krakowski przewoźnik ciągle stara się korzystać z innowacyjnych rozwiązań, które są dostępne na rynku transportowym. Tak było np. z uruchomieniem linii, na której zaczęły w 2014 roku kursować elektryczne autobusy. Co z takich rozwiązań MPK SA planuje wprowadzić w Krakowie w najbliższej przyszłości?

RŚ: Mogę zdradzić, że przygotowując się do najbliższego przetargu na zakup nowych tramwajów będziemy wymagać od producentów dostawy wagonów wyposażonych w superkondensatory. Dzięki nim tramwaje będą mogły przejechać pewne odcinki trasy bez konieczności pobierania energii z sieci trakcyjnej. To pozwoli w przyszłości na uruchomienie w obrębie I Obwodnicy fragmentów linii bez konieczności stawiania słupów trakcyjnych. Będzie to jednak uzależnione od możliwości dostosowania do tego rodzaju rozwiązania wagonów starszego typu. Biorąc jednak pod uwagę to, jak dynamicznie rozwija się ten obszar

rynku, być może już za kilka lat będziemy mieli możliwość korzystania w Krakowie z fragmentów linii w centrum, gdzie tramwaje będą kursować bez sieci trakcyjnej a ich superkondensatory będą ładowane np. indukcyjnie podczas postoju na przystankach.

Oprócz tego na pewno będziemy inwestować w nowoczesne sposoby zakupu biletów, wykorzystując do tego sieci telefoniczne i Internet.

MG: Świętując jubileusz 140-lecia komunikacji miejskiej podkreślał Pan, jak ważny jest w tym wszystkim człowiek. Czego Pan życzy z okazji święta komunikacji swoim pracownikom?

RŚ: Zanim złożę życzenia pracownikom, chciałbym zaznaczyć, że niezależnie od roku jubileuszowego staraliśmy się im zapewniać komfortowe warunki pracy i możliwość rozwoju. Realizujemy właśnie projekt, którego celem jest wybranie i wyszkolenie kadry kierowniczej średniego i wyższego szczebla. Dla wytypowanej grupy pracowników została przygotowana indywidualna ścieżka rozwoju. Projekt będzie powtarzany każdego roku, a jego celem oprócz korzyści dla pracowników, jest także podniesienie jakości i standardu zarządzania w przedsiębiorstwie.

Nie zapominamy także o naszych kierowcach i motorniczych, pracujących każdego dnia. To dla nich modernizujemy punkty socjalne na pętlach, gdzie mogą spędzić przerwę między kursami i odpocząć. Planujemy także poprawić warunki w jakich odbywają się szkolenia pracowników MPK SA poprzez modernizację i wyposażenie pomieszczeń ośrodka szkolenia.

Wracając do pytania, to z okazji jubileuszu komunikacji miejskiej w Krakowie chciałbym życzyć wszystkim pracownikom i ich najbliższym zdrowia oraz rodzinnej harmonii, tak potrzebnej do tego aby spokojnie wykonywać swoje obowiązki służbowe. W pracy życzę jak najmniej wypadków i kolizji oraz innych negatywnych zdarzeń mających wpływ na zdrowie i komfort pracy.

MG: Jako przedsiębiorstwo MPK SA służy pasażerom. Czego im chce Pan życzyć?

RŚ: To prawda, jako przedsiębiorstwo mamy obowiązek służyć mieszkańcom zapewniając im bezpieczny, komfortowy i punktualny transport. Naszym pasażerom chciałbym życzyć przede wszystkim realizacji wszystkich planów, zarówno tych związanych z życiem zawodowym jak i rodzinnym.

Rozmawiał: Marek Gancarczyk

JAK BUDOWANO KRAKOWSKI SZYBKI TRAMWAJ

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych, gdy krakowska komunikacja została wyprowadzona przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne ze sporego impasu w jakim znalazła się po 1989 roku politycy i naukowcy zaczęli zastanawiać się nad przyszłością tej dziedziny życia codziennego krakowian.

Już nie trzeba było szukać środków na codzienną eksploatację, poszukiwać brakujących części czy w ogóle taboru autobusowego i tramwajowego. Nawet nie trzeba było myśleć o zakupie nowoczesnego tramwaju bowiem przewoźnik sam dokonał, jak się później okazało, dobrego wyboru dostawcy wagonów.

W tym czasie powstało dużo koncepcji i propozycji dla komunikacji tramwajowej. Wśród rozważań dotyczących na przykład wykorzystania torów kolejowych dla tramwajów powstały także i inne, z których odpowiedni zespół wybrał najciekawsze fragmenty. W wyniku prac zespołu powstał plan stworzenia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST). W założeniach miał być to nowy rodzaj transportu tramwajowego wykorzystującego częściowo istniejącą sieć szynową tramwajów, biegnący przez wielopoziomowe skrzyżowania tak, aby samochody nie opóźniały przejazdu. W niektórych miejscach na przystankach miały być dodatkowe tory, dzięki którym ten nowe tramwaje miały wyprzedzać inne wagony kursujące na tej samej trasie.

W miarę postępu prac zmieniały się jednak wymagania z uwagi na bardzo wysokie koszty rozważanych rozwiązań. Ostatecznie przyjęto, że będą to nowoczesne tramwaje poruszające się po tych samych szynach co pozostałe po ustalonej trasie: Kurdwanów – Nowosądecka - Wielicka - Plac Bohaterów Getta – Podgórska – Kotlarska - Powstania Warszawskiego – Rondo Mogiłskie – tunel pod dworcem – Dworzec Towarowy – Os. Krowodrza Górka. Fragment przyjętej do realizacji trasy został negatywnie oceniony przez Bank Światowy udzielający pożyczki na budowę KST. Przebieg trasy został zmieniony, tak by zgodnie z wytycznymi docierać do centrum miasta z pominięciem nieużywanych terenów przy Podgórskiej (obok istniejącego dziś sklepu wielkopowierzchniowego). Wraz z ideą budowy KST w Krakowie po wielu latach przerwy pojawiła się nareszcie szansa na budowę nowej linii tramwajowej. Oczywiście była ona związana z projektowaną linią KST. W pierwszej kolejności powstać miała linia zaprojektowana jeszcze w latach osiemdziesiątych prowadząca do os. Kurdwanów. Wjazd z ulicy Wielickiej w kierunku osiedla miał odbywać się po estakadzie bez kolizji z korkującymi miasto samochodami. Co więcej estakada miała prowadzić z ulicy Nowosądeckiej nad torami kolejowymi stacji Kraków Płaszów w rejon mniej więcej dzisiejszej pętli Mały Płaszów. Stąd, linia tramwajowa miała łączyć tę nieco zapomnianą dzielnicę miasta z centrum miasta. Ta koncepcja się jednak zmieniła. Linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, rozpoczynające-

go swój bieg na os. Kurdwanów, została włączona w istniejącą sieć w ul. Wielickiej. Rejon Płaszowa po drugiej stronie ulicy został pozostawiony bez komunikacji tramwajowej. Na szczęście nie na długo.

Do budowy linii do Kurdwanowa miasto wraz z MPK przystąpiło w sierpniu 1999 roku. Niestety nie wyrażono zgody na poprowadzenie tramwaju estakadą nad ulicą Wielicką, którą dziś tramwaje przecinają w jednym poziomie. Ukończenie budowy i oddanie do ruchu nowej linii w dniu 1 października 2000 było w Krakowie ważnym wydarzeniem. Po szesnastu latach przerwy sieć tramwajowa zwiększyła się o ponad 3-kilometrową trasę. Innym miejscem budowy nowych linii włączonych w system KST były okolice dworca kolejowego. Po latach przerwy powrócono do budowy tunelu tramwajowego, który w nowej wersji miał prowadzić od zmodernizowanego ronda Mogińskiego aż do Politechniki. W ulicy Pawiej zaplanowano tramwaj włączony w dotychczasowy układ z jednej strony od Dworca Towarowego z drugiej na węzle przy ul. Basztowej.

20 stycznia 2010 roku podpisano umowę na budowę linii zaczynającej się na rondzie Grzegórzkim skąd przez most Kotlarski tramwaje zmierzać miały w kierunku Płaszowa. Po przekroczeniu ul. Nowohuckiej torowisko zostało poprowadzone istniejącym od lat pasem ulicy Lipskiej. Pętlę tramwajową obejmującą także dworzec autobusowy zbudowano przy ul. Golikówka. 18 listopada 2011 z ulicy Klimeckiego ruszył pierwszy oficjalny tramwaj do nowej pętli nazwanej Mały Płaszów. Oddana została do użytku cała licząca 4,2 km trasa tramwajowa.

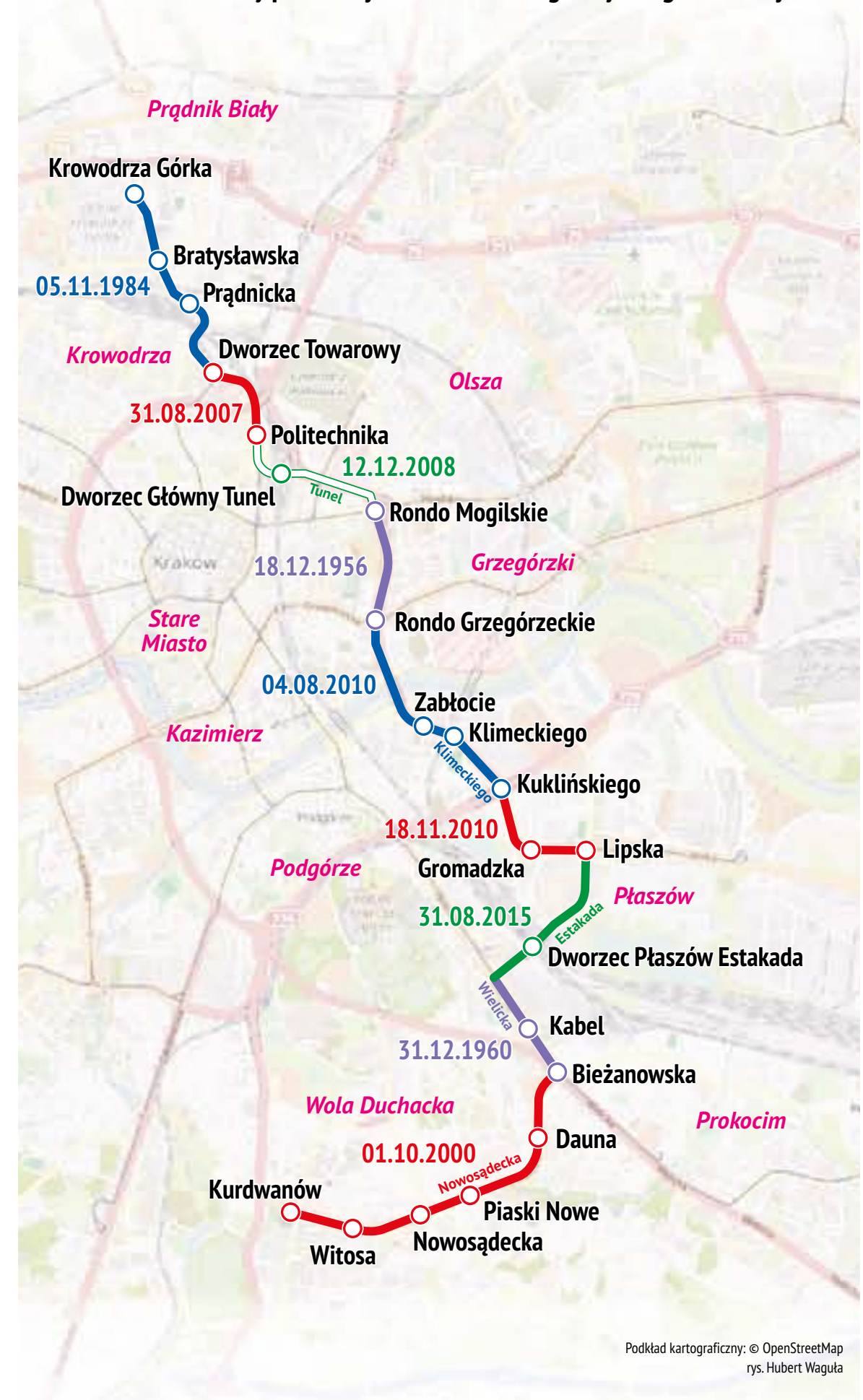
Pięć lat później, 31 sierpnia 2015 roku oddano do użytku w Krakowie tramwajową estakadę nad torami kolejowymi stacji Kraków Płaszów. Budowla była ostatnim elementem pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Pozwala na znaczące przyspieszenie połączenia tramwajowego osiedli Kurdwanów i Bieżanów z centrum miasta. Dzięki niemal 1,5 kilometrowej nowej trasie przejazd został skrócony z południowo wschodniej części miasta do Dworca Głównego czy Krowodrzy Górki o 7 minut.

Jacek Kołodziej



Pętla tramwajowa Kurdwanów

Historia budowy pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju



KRAKÓW STAWIA NA TRAMWAJE

Tramwaj na osiedle Ruczaj (do pętli Czerwone Maki), estakada Lipska-Wielicka, modernizacja linii Rondo Mogiłskie – Plac Centralny oraz wymiana torowiska i przebudowa układu drogowego w rejonie Plant... To tylko kilka przykładów inwestycji, które poprawiają komunikację tramwajową w mieście.

- Dalsza rozbudowa sytemu tramwajowego, zwłaszcza o parametrach tramwaju szybkiego, w tym także tramwajowych odcinków tunelowych, jest obecnie najefektywniejszym sposobem na rozwiązanie problemów komunikacyjnych – mówi dr inż. Marek Bauer z Politechniki Krakowskiej.

Jak dodaje, szybki tramwaj stanowi swego rodzaju kompromis pomiędzy sprawnym, szybkim przejazdem oraz akceptowalnymi przez pasażerów długościami dojeżdżania do przystanków. Zaletami szybkiego tramwaju są też relatywnie niskie koszty inwestycyjne i eksploatacyjne (w porównaniu z metrem), a także możliwość stworzenia gęstej i spójnej sieci połączeń, oferującej powiązania alternatywne np. w przypadku awarii.

Na zalety komunikacji tramwajowej coraz mocniej zwraca uwagę również Unia Europejska, podkreślając, że są to pojazdy ekologiczne, bardziej pojemne, odporne na korki i choć infrastruktura tramwajowa jest droższa od np. autobusowej, to już eksploatacja przynosi większe oszczędności. Dla porównania życie autobusu to kwestia około 10 lat, tramwaju – 40.

Milionowe dotacje

W ciągu ostatnich lat, przy wyraźnej pomocy UE, Kraków zainwestował miliony w rozbudowę komunikacji tramwajowej. Jest stawiany obok takich miast jak Warszawa czy Poznań.

Najmłodszą krakowską inwestycją jest otwarta 30 sierpnia 2015 r. estakada łącząca ulice Lipską i Wielicką (koszt: 135 mln zł, 70 mln ze środków unijnych), która jest dopełnieniem I linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Kursują przez nią trzy tramwaje: nr 50 z Krowodrzy Górki do Kurdwanowa (czas przejazdu nieco ponad 30 minut) oraz 9: Mistrzejowice – Nowy Bieżanów oraz 11 (Mały Płaszów – Czerwone Maki). Umożliwia skrócenie czasu przejazdu na osi północ-południe oraz zapewnia alternatywną trasę przejazdu do Bieżanowa i Kurdwanowa, dużych krakowskich osiedli.

Warto dodać, że Politechnika Krakowska już w październiku przeprowadzi badania na zmienionej linii nr 50, co umożliwi porównanie prędkości i czasu przejazdu tramwajów przed i po oddaniu do użytkowania nowego odcinka z estakadą Lipska – Wielicka.

Nowe linie zwiększają także atrakcyjność inwestycyjną miasta oraz ułatwiają dostęp do miejsc pracy, nauki czy usług. Doskonałym tego przykładem jest oddana do użytku w listopadzie 2012 roku trasa tramwajowa łącząca osiedle Ruczaj (pętla Czerwone Maki) z centrum Krakowa. Warto dodać, że I etap tej inwestycji - do ul. Gronostajowej (III Kampus UJ) był już gotowy w grudniu 2011 r. Koszt całej budowy to 182 mln zł (UE: 52 mln zł). Tak po dwóch latach prac, południowo-zachodnia część Krakowa zyskała szybkie połączenie z centrum, a przy pętli autobusowo-tramwajowej powstał pierwszy w mieście parking typu park&ride.

Blżej centrum

Na uwagę zasługuje również kolejna inwestycja – przebudowa odcinka rondo Mogiłskie – Plac Centralny, która trwa od początku 2014 roku. W ramach inwestycji wymieniane są torowiska, a także nawierzchnia jezdni i chodników, powstaną ścieżki rowerowe, wymieniona zostanie cała infrastruktura i techniczna, ale co najważniejsze - po zakończeniu prac tramwaje pojadą do Nowej Huty szybciej i ciszej. Koszty: 142,9 mln zł, z Unii: 68,6 mln zł.

- Oczywiście, prędkości tramwajów będą zróżnicowane. Na odcinkach KST możliwe są średnie prędkości komunikacyjne (uwzględniające zatrzymania na przystankach) na poziomie 25 km/h, a więc bardzo atrakcyjne z punktu widzenia czasu trwania całej podróży. Ale np. na I Obwodnicy już średnia prędkość komunikacyjna na poziomie 16 km/h będzie satysfakcjonująca, w tym miejscu wyższa byłaby zagrożeniem dla pieszych – zaznacza Marek Bauer.

Kwestia ruchu w ścisłym centrum Krakowa zostanie zatem ulepszona w inny sposób. Od połowy lipca trwa remont torowiska i przebudowa układu drogowego na ul. Dunajewskiego, który potrwa do listopada. Jest to drugi etap remontu w rejonie Plant, który finalnie wprowadzi ruch jednokierunkowy dla samochodów na odcinku Piłsudskiego – Dworzec Główny, przy czym pojazdy komunikacji miejskiej będą kursować w obie strony, bez spowolnienia przez auta. Pierwszy etap tej inwestycji – ul Podwale (marzec-czerwiec 2015) obejmował przebudowę torowiska od ul. Piłsudskiego do Karmelickiej. Trzeci (do Dworca Głównego) rozpocznie się z początkiem 2016 roku.

Ponadto w czasie wakacji przeprowadzono szereg mniejszych remontów, np. torowiska na ul. Westerplatte, ul. Limanowskiego, ul. Dietla, między Dworcem Towarowym a Politechniką Krakowską oraz w tunelu tramwajowym pod dworcem kolejowym. W tym roku w miejskim budżecie na remont torowisk przeznaczone było 40 mln zł.

Jeśli cofniemy się nieco bardziej w czasie, warto przypomnieć, że w listopadzie 2010 roku oddany został odcinek Rondo Grzegórzeckie – Mały Płaszów, inwestycja MPK SA z dofinansowaniem z Unii, będąca częścią projektu „Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej etap II”, w ramach którego przebudowana została także ulica Długa oraz zakupione niskopodłogowe tramwaje.

Plany i koncepcje

- Powinniśmy mierzyć siły na zamiary i nie wstrzymywać rozbudowy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, marząc o metrze – mówi inż. Marek Bauer.

Obecna sieć tramwajowa wymaga dalszych uzupełnień. Według inżyniera Bauera możliwości są spore: nowe trasy tramwajowe na Górkę Narodową i Azory, łącznik między Kurdwanowem a linią do Borku Fałęckiego, czy tramwaj w ul. Nowohuckiej.

- Bardzo by się przydała (choćby ze względów niezawodnościowych) trasa w ul. Piastowskiej, łącząca Cichy Kącik z ciągiem do Bronowic. Osobną kwestią jest trasa tramwajowa w Alejach Trzech Wieszców. Nie należy też rezygnować z rozpoznania możliwości budowy kolejnych tuneli tramwajowych. Duże znaczenie ma także usprawnienie ruchu tramwajów na istniejących trasach, poprzez systematyczną modernizację torowisk i większy zakres uprzywilejowania tramwajów w sygnalizacji świetlnej – wylicza Marek Bauer.

Część z tych propozycji planowana jest w najbliższych latach, np. powstanie Szybkiego Tramwaju do osiedla Azory. Obecnie powstaje koncepcja tej inwestycji, która będzie konsultowana z mieszkańcami. Rok 2016 to czas zdobycia decyzji środowiskowych, a potem w kolejnych latach ruszy realizacja, której finał ma nastąpić najpóźniej do 2020 roku. Nowa trasa ma być funkcjonalnie połączona z drugą oczekiwaną linią do Górki Narodowej. Niewykluczone, że oba newralgiczne odcinki będą powstawać równolegle w czasie. Szacunkowe koszty to 100 mln zł (linia na Azory) i 250 mln zł (Krowodrza Górka).

Ponadto w ubiegłym roku zakończyły się także konsultacje społeczne dotyczące budowy trasy tramwajowej od Meissnera do Mistrzejowic. W gotowej już koncepcji trasy przewidziana jest m.in. budowa tunelu pod rondem Polska.

Biuro Prasowe ZIKiT

Fot. Piotr Hamarnik



Nowa estakada tramwajowa łącząca ul. Wielicką z Lipską

NAJLEPSZY KIEROWCA AUTOBUSU MPK PRACUJE W ZAJEZDNI AUTOBUSOWEJ PŁASZÓW, A NAJLEPSZYM MOTORNICZYM JEST KOBIETA

W 15. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który odbył się w czwartek, 17 września na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka najlepszym kierowcą autobusu został Piotr Trojański, który na co dzień pracuje w zajezdni autobusowej Płaszów. To właśnie on najlepiej poradził sobie z testem i zadaniami praktycznymi, zdobywając najwięcej punktów. Kolejne dwa miejsca zajęli Borys Bohosiewicz z zajezdni autobusowej Wola Duchacka oraz Ewa Rusin pracownik KTR.



*Ile usterek jest na przystanku?
To zgadywali inspektorzy ruchu*

Drużynowo najlepszych zespołem zostali kierowcy z Płaszowa. Drugie miejsce zajęli kierowcy z Woli Duchackiej, trzecie kierowcy zatrudniani przez KTR, a czwarte kierowcy z zajezdni autobusowej Bieńczyce. W sumie rywalizowało 16 kierowców.

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

Podczas każdego przejazdu kierowcy najpierw mieli za zadanie trafić specjalną lancą przymocowaną do autobusu w niewielkie kółko znajdujące się obok toru jazdy. Następnie kierowcy musieli zatrzymać autobus na przystanku w taki sposób, aby pasażerowie mogli komfortowo do niego wejść. Tuż po ruszeniu z przystanku była badana spostrzegawczość kierowców i ich reakcja na wezwanie pomocy przez pasażera. Oprócz tego kierowca dostawał dodatkowe punkty jeżeli zauważył uszkodzony element informacji pasażerskiej na przystanku. Na koniec kierowcy musieli także poradzić sobie z pożarem, używając znajdującej się w pojeździe gaśnicy. A to wszystko starali się zrobić szybko i płynnie. Sędziowie liczyli bowiem czas wykonania prze-



Kierowcy musieli użyć gaśnicy

jazdu, a punkty za płynny przejazd zależały od tego ile wody wylało się na podłogę z pojemnika ustawionego w środku autobusu.

Oprócz kierowców w konkursie rywalizowali także mechanicy i inspektorzy. Najlepszym mechanikiem w za-

wodach został Dariusz Piorun z Woli Duchackiej. Kolejne miejsca zajęli: Paweł Pańczyk z Płaszowa i Jacek Ćwierz z Woli Duchackiej. Drużynowo najlepiej wypadła Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Drugie miejsce zajęli mechanicy z Płaszowa a trzecie z Bieńczyce. Oni także nie mieli łatwych zadań. Musieli w jak najkrótszym czasie wymienić koło w autobusie oraz wymienić rolkę papieru w automacie biletowym i kasownik.

Z kolei wśród inspektorów nadzoru ruchu najlepiej poradził sobie Zbigniew Antosiak. Drugie miejsce zajął Janusz Michałowski a trzecie Leszek Biliński. Ich zadaniem było wypełnić test sprawdzający znajomość przepisów ruchu drogowego oraz znaleźć wszystkie usterki i uszkodzenia w informacji pasażerskiej na przystanku.

Dzień później, w piątek 18 września w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” rywalizowali motor-



Tramwaj trzeba było zatrzymać w odpowiedni sposób



Zadaniem mechaników była wymiana koła



Elektromechanicy usuwali usterki na czas

niczowie i elektromechanicy. Spośród 12 motorniczych najlepiej z wszystkimi zadaniami poradziła sobie Agnieszka Błońska, która zajęła pierwsze miejsce. To już jej kolejny sukces, bowiem w konkursie wygrywała także w przeszłości.



Agnieszka Błońska z kolejnym pucharem dla najlepszego motorniczego

Na kolejnych pozycjach znaleźli się Dariusz Boroń i Krzysztof Duda. Podobnie jak w przypadku rywalizacji kierowców konkurs sprawdzał wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego oraz umiejętność płynnej i bezpiecznej jazdy tramwajem.



Najlepszy kierowca MPK SA z pucharem – Piotr Trojański



No i nie mogła spaść piłka

Motorniczowie musieli najpierw prowadzić wagon z wyłączonym prędkościomierzem przez wyznaczony odcinek kontrolny z prędkością 20 km/h, a następnie prawidłowo zatrzymać wagon w odpowiedniej pozycji na przystanku. Następnie trzeba było jak najszybciej przełączyć wagon do jazdy tyłem oraz w odpowiedniej odległości zatrzymać tramwaj przed przeszkodą. Konkurencje utrudniał fakt, że na specjalnej tacy przymocowanej do tramwaju została umieszczona piłka. Za dowieszenie jej do końca trasy motorniczy dostawał dodatkowe punkty.

Po tych konkurencjach technicznych zawodnicy losowali zadania z zakresu udzielania pierwszej pomocy, z którymi musieli sobie jak najlepiej poradzić.



Z zasłoniętym prędkościomierzem trudno jechać dokładnie 20 km na godzinę

Wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął Artur Gorajczyk ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Drugie miejsce zajął Krzysztof Adamaszek, a trzecie Jerzy Sarga – obaj ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze.

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

Marek Gancarczyk



Udzielenie pierwszej pomocy to ważny punkt zawodów

KAMERY W CENTRUM MIASTA NA SKRZYŻOWANIACH TRAMWAJOWYCH

Chińskie przysłowie mówi "Jeden obraz wart więcej niż tysiąc słów". Czy można się z nim zgodzić? Zdecydowanie tak. Niejednokrotnie zdarza nam się, rozmawiając w gronie znajomych i opisując jakieś zdarzenie, że jesteśmy źle zrozumiani lub wyjaśnienie zajmuje bardzo dużo czasu. Sytuacja zmienia się błyskawicznie, gdy do akcji wkracza fotografia lub film.

Ta prawidłowość znalazła zastosowanie w pracy Głównego Dyspozytorni MPK SA, której dyspozytorzy od połowy lipca 2015 r. mają możliwość podglądu sześciu krakowskich skrzyżowań dzięki zamontowanym przy nich kamerach. Chodzi o kluczowe dla miejskiej komunikacji rozjazdy: Poczta Główna, Filharmonia, Teatr Bagatela, Dworzec Główny, Dietla/Starowiślna i Łagiewniki.

W przypadku zatrzymań tramwajowych czy sytuacji drogowych, gdzie każda minuta może decydować o ludzkim losie, dyspozytor ma możliwość reagowania "na żywo" i natychmiast po otrzymaniu zgłoszenia. Wcześniej słuchał opisu przez radiotelefon przekazywanego przez prowadzącego pojazd, który niejednokrotnie zdenerwowany sytuacją, pod wpływem emocji mógł nie przekazać wszystkich istotnych informacji. Na miejsce zdarzenia był wysyłany inspektor, który przebijając się przez krakowskie korki docierał na miejsce po kilku, kilkunastu minutach.

Obecnie, mając do dyspozycji dwa duże ekrany, dyspozytorzy GDR na jednym z nich mogą wyświetlić obraz ze skrzyżowania, na którym trwa zatrzymanie. Oceny sytuacji dokonują co najmniej we dwójkę, jednocześnie powiadamiając odpowiednie służby. Tak było na przykład w przypadku zajeżdżenia tramwajów na rozjazdach Poczta Główna i św. Gertrudy, kiedy to tramwaje zablokowały się i podgląd z kamery w ciągu dwóch-trzech minut pozwolił na rozprowadzenie i udrożnienie ruchu. Można sobie wyobrazić, co mogłoby się stać przy dłuższym wstrzymaniu ruchu na tym jednym z najbardziej nerwogicznych skrzyżowań Krakowa. Kolejnym zdarzeniem, w wyjaśnieniu którego pomógł monitoring skrzyżowania pod Te-

atrem Bagatela, było uszkodzenie wyświetlacza informacji pasażerskiej przez kierowcę samochodu ciężarowego. Przy cofaniu rozbił on ekran, a następnie odjechał przekonany, że nie poniesie konsekwencji.

Dyspozytorzy mają całodobowy podgląd na monitoring, kamery są pełnoobrotowe i dzięki nim można także sprawdzić frekwencję na przystankach, stan torowiska, przeprowadzić kontrolę punktualności a nawet prawidłowego umundurowania prowadzących.

W najbliższym czasie planowana jest rozbudowa systemu, by zasięgiem objąć całą I Obwodnicę oraz najważniejsze rozjazdy w dzielnicy Nowa Huta.

Michał Wójtowicz



Dyspozytorzy mają całodobowy podgląd na monitoring

ELEKTRONICZNY SYSTEM POMAGA INSPEKTOROM RUCHU

Obieg tzw. dokumentów raportowych jest w MPK SA od zawsze sprawą o wysokim priorytecie.

Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości muszą być korygowane w jak najkrótszym czasie. Szczególną rolę odgrywają tutaj służby Nadzoru Ruchu. To właśnie inspektor ruchu jest „oczami” krakowskiego przewoźnika podczas służby patrolowej na mieście. Dzięki jego wyteżonej pracy jesteśmy w stanie na bieżąco reagować na wszelkiego typu nieprawidłowości – zarówno w infrastrukturze, jak i wykonywaniu swoich obowiązków przez prowadzących pojazdy. Raporty, arkusze kontroli prowadzących, kontrole radarowe, kontrole trzeźwości – każda z nich jest odnotowana w stosownej dokumentacji. A raczej – była. Jeszcze do niedawna wszystkie sporządzane przez służby Nadzoru Ruchu raporty były w formie papierowej. Setki arkuszy co roku były pakowane i wywożone do archiwum. Dokumenty po sporządzeniu skanowano i wysyłano do osób zainteresowanych. Jednakże sporym problemem było odnalezienie konkretnego arkusza z konkretną kontrolą po upływie dłuższego okresu czasu. Wynikało to z braku centralnego rejestru i przez to możliwości wyszukiwania były bardzo ubogie.

Dlatego stworzono koncepcję funkcjonowania aplikacji, która ma ułatwiać pracę służbom Nadzoru Ruchu oraz usprawnić prace kadry zarządzającej zajezdniami i stacjami obsługi.

W marcu bieżącego roku dział informatyki MPK SA rozpoczął idące pełną parą prace nad przekuciem koncepcji i pomysłów w formę programu komputerowego. Przy pomocy inspektorów ruchu i dzięki ich dużemu zaangażowaniu w nowy projekt 1 lipca 2015 roku wszedł do użytku program, który rozwiąże dotychczasowe niedogodności związane z wyszukiwaniem informacji i archiwizacją arkuszy i raportów.

Centralnym punktem aplikacji wspomagającej przepływ informacji jest tzw. „szyna danych”, która importuje w czasie rzeczywistym dane z programów z których korzystają stacje obsługi i zajezdnie czyli SI-LOK. Dzięki temu nowatorskiemu rozwiązaniu dane wpisywane do arkuszy kontroli są uzupełniane automatycznie. W praktyce wygląda to tak, że inspektor wypełniając arkusz kontroli wpisuje w nim numer boczny autobusu. Pozostałe informacje takie jak numer służbowy prowadzącego, praca i zmiana są dopisywane automatycznie. Upraszcza to i usprawnia sam proces wypełniania formularza eliminując jednocześnie możliwość popełnienia błędu podczas sporządzania raportu.

Na wyposażeniu każdego radiowozu jest laptop, który ma połączenie z korporacyjną siecią intranetową. Inspektor ruchu może sporządzić raport lub arkusz kontroli bezpośrednio w pojeździe, na miejscu, lub w radiowozie podczas np. kontroli punktualności. Do każdego zapisanego dokumentu jest możliwość załączenia zdjęć, filmu lub innych dokumentów takich jak szkic czy dokument tekstowy. Jest to bardzo przydatna funkcja zwłaszcza przy dokonywaniu kontroli naszym najnowszym laserowym urządzeniem do pomiaru prędkości. Można nim wy-

konać zdjęcie kontrolowanego pojazdu i dołączyć je do arkusza kontroli.

Następnie po zatwierdzeniu arkusza kontroli bądź raportu jest on przesyłany do dyspozytora ruchu – koordynatora, który to w porozumieniu z Głównym Dyspozytorem Ruchu, dokonuje dekretacji otrzymanego dokumentu. Po ustaleniu kogo dotyczy sporządzony raport wysyłany jest on do zainteresowanego kierownika danej komórki organizacyjnej naszego przedsiębiorstwa. Procedura, w samym opisie, nie wygląda na specjalnie szybką, ale w praktyce od wprowadzenia dokumentu przez inspektora nadzoru ruchu do otrzymania go przez kierownika stacji obsługi bądź zajezdni może minąć kilkadziesiąt... sekund. Tak jest. To nie pomyłka. W przypadku potrzeby szybkiego raportowania konkretnej rzeczy będącej przedmiotem zainteresowania jesteśmy w stanie zapewnić błyskawiczny przepływ informacji i to nie tylko w formie ustnej, ale również pisemnej. Wszystko to dzięki nowemu programowi.

Pozostawmy na razie sam proces przesyłu danych. Korzyści płynące z nowych rozwiązań są dużo większe niż tylko przyspieszenie działania wszystkich objętych dostępem do programu pracowników. Koordynatorzy otrzymali nowoczesne narzędzie, które ułatwiło segregowanie i analizowanie danych otrzymywanych w procesie nadzoru nad komunikacją. Wyszukanie wyników kontroli z danego miejsca, z danej linii, po numerze bocznym pojazdu itp. odbywa się praktycznie bez zwłoki. Dzięki temu monitoring zjawisk takich jak opóźnienia pojazdów, przepełnienia czy innych istotnych dla nas aspektów pracy przewoźowej może być realizowany w dużo szerszym zakresie i w sposób o wiele bardziej efektywny niż dotychczas.

Dla kadry kierowniczej zarządzającej stacjami obsługi i zajezdniami nowy program stanowi również, oprócz strony komunikacyjnej, świetne narzędzie statystycznej. Każdy prowadzący i każdy pojazd ma stworzony swój profil. Wpisując w pole wyszukiwania numer kierowcy bądź motorniczego otrzymamy wszystkie raporty i arkusze kontroli, którymi ten ze prowadzących był objęty.

Reasumując – to dziecko dopiero się urodziło – a już rokuje wspaniale. Mnogość funkcji jakie spełnia, ilość osób, którym ułatwia i przyspiesza pracę, co przyczyni się do ogólnego wzrostu wydajności, już jest zadowalająca. Trzeba zaznaczyć, że program jest w ciągłej rozbudowie i ulepszaniu – zarówno od strony użytkowej jak i technicznej i jedyne co możemy się spodziewać po jego ciągłej ewolucji to to, że będzie coraz skuteczniejszym narzędziem pracy w rękach wszystkich związanych z nim osób, a doświadczenia zdobyte przy jego konstrukcji odpłacą w przyszłości jeszcze lepszymi rozwiązaniami wspomagającymi zarządzanie tak dużym przedsiębiorstwem, jakim jest największy krakowski przewoźnik, mający olbrzymi wkład w rozwój i funkcjonowanie komunikacji miejskiej, obchodzącej w tym roku jubileusz 140-lecia istnienia.

Michał Wójtowicz

PRACOWNICY MPK SA GRAJĄ DALEJ W LIDZE

Nie sprawdził się czarny scenariusz końca Ligi MPK. Kiedy w ubiegłorocznych rozgrywkach brało udział siedem drużyn przepowiadano rychły koniec Ligi. Nic z tych rzeczy. 28 sierpnia 2015 r. już po raz piąty Liga zainaugurowała sezon ponownie w składzie ośmiu drużyn.

I zapowiada się bardzo ciekawie. Nie ma już zdecydowanego faworyta jak we wcześniejszych edycjach, kiedy jedna drużyna potrafiła zdominować rozgrywki. W pierwszej i trzeciej edycji rozgrywek takim zespołem była Wola Duchacka, która o jedenaście punktów w pierwszej a o czternaście w trzeciej edycji wyprzedzała drugi zespół. W drugiej edycji taką drużyną była ekipa Stacji Obsługi i Remontów o dziesięć punktów dystansując na koniec sezonu wicemistrza.

W poprzednich rozgrywkach aż cztery drużyny bardzo długo liczyły się w walce o tytuł, a końcowa przewaga zwycięzcy wynosiła tylko cztery punkty. Także drużyny z dołu tabeli mimo niewielkiej ilości zdobytych punktów toczyły bardzo zacięte boje. Z takim zaangażowaniem w obecnym sezonie mogą osiągnąć znacznie lepszy wynik. Organizatorów cieszy fakt, że do udziału w rozgrywkach zgłaszają się młodzi nowo przyjeźdźcy pracownicy wzmacniając składy drużyn i jednocześnie podnosząc poziom rozgrywek. Składy większości drużyn są coraz liczniejsze i mamy nadzieję, że nie będzie już sytuacji w której drużyna z braku zawodników oddaje mecz walkowerem.

Nowym uczestnikiem obecnych rozgrywek jest drużyna Związku Zawodowego Młodych Pracowników. Wielka niewiedza to jednak nie jest. Drużyna ma wielkie aspiracje i patrząc na skład trudno się temu dziwić. Trzeba się cieszyć, że udział tej drużyny wpłynie na podniesienie atrakcyjności rozgrywek. Z całą pewnością będą jednym z kandydatów do wygrania ligi ale zdominować rozgrywki jak Wola Duchacka czy Stacja Obsługi TR będzie im bardzo ciężko.

Życząc wszystkim uczestnikom radości z gry zachęcamy kochających piłkę nożną do dopingu swoich drużyn. Warto spędzić wolną chwilę w miłym gronie i zobaczyć zaangażowanie ambicję i wolę walki uczestników rozgrywek niezależnie od ich wieku.

Piątą edycję Ligi MPK rozpoczął Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu i dyrektor ds. zarządzania przewozami MPK SA.

Janusz Więckowski



W meczach nie brakuje walki



W Lidze znów bierze udział osiem drużyn



Pierwszy mecz w Lidze rozpoczął Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK SA

DRUGA EDYCJA AKCJI „PRZYGOTUJ SIĘ NA WSTRZĄS” W POJAZDACH MPK SA

MPK SA w Krakowie po raz drugi przystąpiło do akcji „Przygotuj się na wstrząs”, której celem jest informowanie o tym jak skutecznie udzielać pomocy podczas wstrząsu anafilaktycznego, czyli zespołu ciężkich zaburzeń czynności organizmu wywołanych nagłym niedotlenieniem, najczęściej w następstwie ostrych zaburzeń w układzie krążenia.

Od 18 lipca 2015 roku w monitorach zamontowanych w autobusach i tramwajach pasażerowie mogli oglądać materiały edukacyjne dotyczące zasad udzielania pierwszej pomocy w takich przypadkach. Dodatkowo pracownicy krakowskiego przewoźnika, kierowcy i motorniczowie otrzymali przeszkolenie z udzielania pierwszej pomocy we wstrząsie w ramach szkoleń BHP. Akcja była częścią kampanii „Przygotuj się na wstrząs!”, objętej patronatem Polskiego Towarzystwa Alergologicznego i trwała do końca wakacji.

Wstrząs anafilaktyczny może przytrafić się każdemu i w każdym miejscu. Może go wywołać reakcja alergiczna na pokarm, na leki, po wysiłku fizyczny a także w wyniku użądlenia osy lub pszczoły. Jak zatem zareagować w kryzysowej sytuacji? Chcąc zwrócić uwagę pasażerów transportu miejskiego na problem wstrząsu anafilaktycznego, specjaliści kampanii „Przygotuj się na wstrząs!” już po raz kolejny postanowili przygotować pakiet informacji, który pozwoli odróżnić zaskabnięcie czy zawał od anafilaksji, a także przełamać lęk przy podejmowaniu akcji udzielania pierwszej pomocy. Dzięki praktycznym wskazówkom umożliwi sprawne zapanowanie nad sytuacją kryzysową.

Dla mieszkańców Krakowa, podróżujących komunikacją miejską, eksperci „Przygotuj się na wstrząs!” opracowali dedykowane informacje na temat pierwszej pomocy we wstrząsie anafilaktycznym. Zostały one umieszczone w autobusach i tramwajach na nośnikach reklamowych w postaci animacji multimedialnych na ekranach. Pasażerowie podczas codziennych przejazdów mogli przeczytać, czym jest wstrząs anafilaktyczny, jakie są jego ob-

jawy i co należy zrobić w sytuacji, kiedy jesteśmy świadkiem lub ofiarą takiego zdarzenia. Ponieważ w tej sytuacji liczy się każda minuta, ważna jest znajomość kilku podstawowych kroków, które mogą uratować czyjeś życie.

„Przygotuj się na wstrząs!” to ogólnopolski program edukacyjno-informacyjny dotyczący problemu anafilaksji. Celem programu jest edukacja społeczeństwa, pacjentów i ich rodzin na temat przyczyn anafilaksji, konsekwencji oraz zasad postępowania w sytuacji wystąpienia wstrząsu anafilaktycznego. Kampania ma pomóc w szybkim i trafnym rozpoznawaniu objawów, w poprawnym określaniu alergenów oraz w prawidłowym zachowaniu się wobec osoby we wstrząsie anafilaktycznym.

Marek Gancarczyk



**PRZYGOTUJ SIĘ NA WSTRZĄS!
UCZULAMY ALERGIKÓW**

**REAKCJA NA CZAS
RATUJE ŻYCIE!**

**ANAFILAKSJA
MOŻE BYĆ ZABÓJCZA**



Anafilaksja to nagle rozwijająca się ciężka reakcja alergiczna.

Jej objawy to: swędząca pokrzywka, obrzęk ust, języka, chrypka, nudności, kurczowe bóle brzucha, biegunka, duszność, kaszel, świsły, zawroty głowy, osłabienie, omdlenie.



Każdy jest zagrożony anafilaksją.

Szczególnie alergicy uczuleni na pokarmy (np. orzechy, owoce morza, mleko, jajka), jad owadów, leki.



Jak postępować?

1. Wstrzyknąć sobie adrenalinę domięśniowo (jeśli ją masz).
2. Wezwać pogotowie ratunkowe (tel. 999, 112).
3. Zawołać po pomoc (najbliższą osobę z otoczenia).

www.odetchnijspokojnie.pl

Reklamowane przez   

MPK SA TESTUJE DWA ELEKTRYCZNE AUTOBUSY CHIŃSKIEGO PRODUCENTA



Testowany autobus elektryczny BYD

Od soboty, 18 lipca MPK SA testuje dwa autobusy elektryczne wyprodukowane przez chińską firmę BYD (Build Your Dreams). Autobusy kursują na linii nr 154, na której pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi wożą pasażerów już od kwietnia 2014 roku.

Podczas testów MPK SA będzie zwracać uwagę przede wszystkim na dystans jaki autobusy tego producenta mogą przejechać po naładowaniu baterii oraz zużycie energii, szczególnie w okresie letnim przy włączonej klimatyzacji. Ważna będzie także opinia pasażerów, dla których zostały przygotowane specjalne ankiety z możliwością wpisania uwag dotyczących jazdy tymi autobusami.

Elektryczne autobusy BYD posiadają szereg zalet służących zarówno środowisku jak i użytkownikom komunikacji miejskiej.

Każdy z pojazdów jest niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację i jednorazowo może przewieźć do 70 osób. Różni je natomiast liczba drzwi (w jednym autobusie dostępne są dwie pary drzwi, a w drugim trzy) oraz układ siedzeń. Pojazdy nie emitują spalin do środowiska.

Jak zapewnia producent autobusów po jednym, pełnym cyklu ładowania mogą one pokonać dystans do 250 km w ciężkich warunkach miejskich z włączoną klimatyzacją. Autobusy będą stacjonować w zajezdni Wola Duchacka. MPK SA zamierza testować autobusy do końca 2015 roku.

Warto przypomnieć, że w planach krakowskiego przewoźnika jest realizacja projektu pod nazwą „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów w celu obsługi linii aglomeracyjnych”, którego wartość szacowana jest na

prawie 140 mln zł netto. Projekt obejmować będzie zakup ok. 100 nowych autobusów, zarówno tych z tradycyjnym napędem, wyposażonych w silniki spełniające normy Euro 6, ale także autobusów hybrydowych i z napędem elektrycznym. Ten projekt, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej spowoduje, że po ulicach Krakowa i sąsiadujących z miastem gmin będą kursować pojazdy, wykorzystujące najnowocześniejsze obecnie rozwiązania w zakresie niskiej emisji. Ich sporą częścią będą stanowić autobusy elektryczne i hybrydowe.

Marek Gancarczyk



MPK planuje kupić kolejne autobusy z silnikami Euro 6

TESTY TRAMWAJU SOLARIS W KRAKOWIE ZOSTAŁY ZAKOŃCZONE

Niskopodłogowy tramwaj Tramino marki Solaris wrócił do Poznania. W niedzielę, 30 sierpnia mieszkańcy Krakowa mieli okazję podróżować nim po raz ostatni. MPK SA testowało tramwaj na krakowskich torowiskach ponad pół roku, od 23 lutego.

Decyzja o sprawdzeniu tramwaju wyprodukowanego przez firmę Solaris Bus&Coach wynikała przede wszystkim z tego, że jest to wagon wyposażony w innowacyjny system gromadzenia energii. Z technicznego punktu widzenia jedną z największych innowacji zastosowanych w tym wagonie jest właśnie zamontowany na dachu Układ Odzysku Energii z systemem superkondensatorów. Dzięki nim pojazd może gromadzić energię elektryczną, która później wykorzystywana jest przy przyspieszaniu a jednocześnie zapewnienia jazdy autonomiczną tramwaju, czyli bez konieczności pobierania energii z sieci trakcyjnej. To rozwiązanie jest szczególnie istotne w sytuacjach, gdy dochodzi do awarii i w sieci nie ma prądu.

Dzięki testom mieszkańcy Krakowa, w tym także Nowej Huty zyskali nowoczesny niskopodłogowy tramwaj. Przez cały okres sprawdzania tego wagonu, kursował on bowiem do nowohuckich dzielnic, na liniach nr 1, 4 i 14.

W czasie trwania testu o opinie na temat tego wagonu pytaliśmy także pasażerów. Zdecydowana większość wypełnionych przez nich ankiet zawierała pozytywne komentarze. Mieszkańcy zwracali uwagę, że wagon zapewnia komfortowy przejazd i doceniali m.in. klimatyzację i niską podłogę.



Tramwaj został przetransportowany do Poznania na specjalnej lawecie

Tramwaj Tramino ma długość blisko 32 metrów. Jest niskopodłogowy, jednoprzestrzenny i składa się z pięciu członów. Wnętrze w pełni klimatyzowanego Tramino jest oświetlane za pomocą nowoczesnej technologii LED. Zarówno z zewnątrz, jak i w środku tramwaj wyróżnia się niezwykle nowoczesnym designem.

Warto podkreślić, że mimo zakończonych testów wagonu Solarisa, w Krakowie nie zmniejszyła się liczba niskopodłogowych tramwajów. Od poniedziałku, 31 sierpnia na linii nr 50 zaczął kursować Krakowiak – nowoczesny tramwaj wyprodukowany przez firmę PESA Bydgoszcz SA.

Marek Gancarczyk



Tramwaj kursował na liniach dojeżdżających do Nowej Huty, m.in. na linii nr 4

POKAZ UDZIELANIA PIERWSZEJ POMOCY I ZWIEDZANIE ZAJEJDNI TRAMWAJOWEJ

Kraków już po raz szesnasty wziął udział w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu.

Hasło tegorocznej kampanii brzmiało „Wybierz. Zmień. Połącz.” W ramach obchodów 17 września 2015 roku w MPK S.A. w Krakowie odbywały się pokazy i szkolenia z zakresu ratownictwa medycznego.

Nasze przedsiębiorstwo odwiedziło w sumie ok. 100 osób. Na sali konferencyjnej odbyły się wykłady i prezentacje dotyczące zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, podczas których prowadzący zapoznał uczestników z zasadami postępowania w miejscu wypadku, zabezpieczenia takiego miejsca, zasadami wzywania pomocy medycznej, podstawowymi zasadami i zabiegami resuscytacyjnymi u dzieci i dorosłych. Można było zobaczyć, jak udrożnić górne drogi oddechowe i jak wygląda ułożenie ciała w pozycji bezpiecznej. Uczestnicy zajęć przeszli następnie do zajęć praktycznych na terenie Zajezdni Tramwajowej Podgórze. Na fantomach pod okiem wyspecjalizowanych w udzielaniu pomocy medycznej instruktorów sprawdzili, czy zdobytą, bądź przypomnianą wiedzę potrafią prawidłowo wykorzystać.

Była też okazja do zwiedzenia samej zajezdni. Podczas oprowadzania można było zobaczyć będące na wyposażeniu zajezdni urządzenia, jak: tokarka podtorowa, obrotnica wózków, która umożliwia transport z toru na tor, suwnica do wymiany części

podzespołów na wagonach tramwajowych, podnośnik kanałowy do wymiany części podzespołów w wagonie lub na wózkach, żuraw umożliwiający wymianę podzespołów na wózkach jezdnych, urządzenia służące do podnoszenia wagonów tramwajowych w celu wymontowania wózka spod wagonu oraz wózek widłowy do transportowania wózków tramwajowych. Uczestnicy szkolenia przeszli też przez myjnię tramwajową oraz miejsce, w którym odbywa się tzw. obsługa codzienna pojazdów i przygotowanie ich do ruchu.

Katarzyna Sadowska

Fot. Jolanta Zając



Pokaz udzielania pierwszej pomocy na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze

AKCJA WYSTARCZY 1 METR

Przez cały okres trwania Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, od 16 do 22 września, MPK SA wspólnie ze Strażą Miejską prowadziło kampanię informacyjną „Wystarczy 1 metr”, skierowaną do kierowców samochodów osobowych.

Patrol złożony ze strażników miejskich i inspektora ruchu MPK SA w Krakowie każdego dnia kontrolował, czy stojące wzdłuż ul. Długiej i Rakowickiej samochody nie blokują przejazdu tramwajom.

Inspektorzy Ruchu MPK SA oraz strażnicy miejscy rozdawali kierowcom ulotki informujące o odległości w jakiej można zostawić samochód, aby tramwaj mógł bezpiecznie przejechać oraz o tym, jakie konsekwencje ponosi osoba, która zaparkuje nieprawidłowo. Rozdawali także specjalne miarki o długości dokładnie 1 metra.

W trakcie trwania akcji strażnicy miejscy nałożyli 15 mandatów karnych oraz wystawili 18 pouczeń. Niestety podczas trwania akcji nie obyło się bez odholowania pojazdu blokującego przejazd tramwajom. Wezwana na

miejsce laweta odholowała pojazd na specjalny parking. Na kierowcę z została nałożona opłata za spowodowanie wstrzymania ruchu.

Przypomnijmy, że kierowca, który blokuje przejazd dla tramwaju naraża się nie tylko na mandat, który wynosi 300 zł, ale także na odholowanie samochodu. W sumie koszty mandatu, holowania i opłat za postój na parkingu mogą sięgać nawet do 1 tys. zł

Nieprzypadkowo akcja „Wystarczy 1 metr” była prowadzona na ul. Długiej i Rakowickiej. To właśnie na tych ulicach najczęściej dochodzi do blokowania tramwajów przez samochody stojące zbyt blisko torowiska. Najbardziej cierpią na tym pasażerowie krakowskiej komunikacji. Z powodu zablokowanych torowisk nie mogą oni dojechać tam, gdzie to sobie zaplanowali.

W 2015 roku to już druga edycja akcji „Wystarczy 1 metr”. Poprzednia była prowadzona w maju na ul. Długiej. Przez cały okres jej trwania na ul. Długiej nie doszło do ani jednego zatrzymania tramwaju z powodu nieprawidłowo zaparkowanego samochodu.

Hubert Waguła

DO CENTRUM NAJSZYBCIEJ TRAMWAJEM I ROWEREM

W poniedziałkowy poranek, 21 września punktualnie o godzinie 8.00 rozpoczął się wyścig, który miał dać odpowiedź, czym najszybciej można dojechać do centrum miasta: tramwajem i rowerem czy samochodem.

Przejazd został wyznaczony na dwóch trasach z Kurdwanowa i z Krowodrzy Górki na pl. Wszystkich Świętych, z tym że po drodze trzeba było odwiedzić budynek Urzędu Miasta Krakowa przy al. Powstania Warszawskiego.

Już po 25 minutach nie było wątpliwości, że tramwaj w połączeniu z rowerem jest bezapelacyjnie najszybszym środkiem transportu. Osoba, która o godz. 8.00 wyjechała tramwajem z Krowodrzy Górki a następnie wypożyczyła rower miejski przy rondzie Mogiłskim, już o 8.15 dojechała do budynku UMK przy al. Powstania Warszawskiego. Niecałe 15 minut później była już na mecie wyścigu przy pl. Wszystkich świętych. Samochód,

który także o godz. 8.00 wyjechał z Krowodrzy Górki ten sam dystans pokonał w 58 minut.

Osobie jadącej z Kurdwanowa do pl. Wszystkich Świętych przejazd tramwajem i rowerem z przystankiem przy budynku UMK przy al. Powstania Warszawskiego zajął niecałe 45 minut. Samochód potrzebował na to aż 59 minut.

Wyścig samochodu z tramwajem i rowerem towarzyszył tegorocznym obchodom Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Rezultat tego wyścigu potwierdził fakt, że do centrum lepiej przyjeżdżać albo komunikacją zbiorową, albo rowerem. Warto podkreślić także to, że poruszanie się tramwajem i miejskim rowerem jest wygodne. Posiadając bilet na Krakowskiej Karcie Miejskiej można nie tylko korzystać z komunikacji, ale także wypożyczyć rower i przez 40 minut korzystać z niego bezpłatnie.

Marek Gancarczyk



Wyścig potwierdził, że do centrum miasta najlepiej jechać tramwajem i rowerem

NA KRAKOWSKICH ULICACH KULTURY NIE BRAKUJE

Kraków to miasto w którym kultura i sztuka rozwijały się praktycznie od początku jego istnienia. Już około dwieście tysięcy lat temu, czyli w okresie prehistorii, wraz z pojawieniem się człowieka na terenie dzisiejszego Krakowa, rozpoczął się okres twórczy.

Bliskość rzek i lasów, a dzięki temu łatwy dostęp do pożywienia, a także liczne na tym terenie jaskinie zapewniające schronienie, stwarzały idealne warunki do osiedlania się w tym rejonie. Te warunki, oraz dostępność surowców naturalnych i bliskość dużych szlaków komunikacyjnych dawały możliwość tworzenia i rozwoju różnych dziedzin sztuki, a także wymiany surowców, praktyk i doświadczeń, a tym samym zapewniały prosperitę kupcom i rzemieślnikom, a artystom i naukowcom dawały twarde podłoże do rozwoju kultury i nauki.

Kształtowana przez wieki kultura, uczyniła to miasto jej ośrodkiem. W 2000 roku Unia Europejska nadała Krakowowi tytuł Europejskiej Stolicy Kultury. To pierwsze z dwóch miast w Polsce, które zostało wyróżnione tak zaszczytnym tytułem. Decyzję o wyborze właśnie Krakowa podjął rząd Polski kierując się kryterium wskazanym przez Unię – czyli dziedzictwem i wkładem miasta w osiągnięcia kultury i cywilizacji światowej.

Dzisiaj ten wielopokoleniowy dorobek grodu Kraka, gromadzą, zabezpieczają i upowszechniają w kraju i za granicą instytucje kultury. Równocześnie prowadzą one działalność wydawniczą, edukacyjną i informacyjną, oraz badawczą.

Doskonałym przykładem takiej instytucji jest Muzeum - Zamek Królewski na Wawelu – Państwowe Zbiory Sztuki, którego celem jest zachowanie zabytkowej substancji Wawelu jako najwyższej rangi pomnika historii, tradycji kulturowej i religijnej narodu polskiego oraz elementu dziedzictwa światowego, ideowe odtworzenie przeszłości Wawelu w jej wielorakich aspektach, oraz szerokie włączenie powyższych wartości w obieg kultury narodowej.

Dużą rolę w tej materii odgrywa Międzynarodowe Centrum Kultury, które także prowadzi działalność badawczą, edukacyjną, wydawniczą i wystawienniczą, wypełniając



Reklama na tramwaju zamku królewskiego

misję dyplomacji publicznej poprzez międzynarodowy dialog w kulturze.

Nie wypada nie wspomnieć o Muzeum Historycznym Miasta Krakowa którego celem jest gromadzenie i pieczołowita ochrona wszelkich materiałów muzealnych, ilustrujących życie i kulturę Krakowa od czasów najdawniejszych aż po czasy bieżące, oraz rozwijanie działalności badawczej, naukowej i oświatowej, a także roztaczanie opieki nad zachowaniem miejscowej tradycji, obrzędów i zwyczajów.

Obok sztuki historycznej rozwija się też sztuka współczesna, którą w przestrzeń industrialną Krakowa wprowadza Muzeum MOCAK. Jego działalność obejmuje prezentację międzynarodowej sztuki najnowszej, edukację oraz projekty badawcze i wydawnicze. Dwa najważniejsze cele, które stawia przed sobą Muzeum, to przedstawianie sztuki ostatnich dwudziestu lat w kontekście powojennej awangardy i konceptualizmu oraz wyjaśnianie sensu tworzenia sztuki poprzez wskazywanie jej poznawczo-etycznych wartości i powiązań z codziennością.

Na terenie Krakowa działają również muzea „branżowe”, jak choćby cieszące się ogromną popularnością, szczególnie wśród najmłodszych – Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Główną siedzibą Muzeum jest pierwsza zajezdnia tramwajowa w Krakowie. To miejsce w którym dzieje inżynierii miejskiej polskiej motoryzacji, historia techniki i krakowskiej komunikacji łączą się z edukacją. W zabytkowej hali zajezdni tramwajowej zobaczyć można jedenaście historycznych wozów tramwajowych, odrestaurowanych w warsztatach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Wszystkie wozy są sprawne tech-



Reklama Mocak-u



Reklama Filharmonii



Reklama Muzeum Inżynierii Miejskiej

nicznie i okazjonalnie wyjeżdżają z Muzeum obsługując linię „0”. Wystawę uzupełniają plansze prezentujące rozwój sieci tramwajowej oraz taboru w Krakowie, od czasów uruchomienia pierwszej linii tramwaju konnego w 1882 r. do czasów nam współczesnych. Ukazują również historię zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca.

Instytucje kultury to nie tylko muzea, ale również Filharmonia, której celem jest między innymi propagowanie w społeczeństwie kultury muzycznej poprzez organizowanie koncertów symfonicznych. Goszcząc muzyków światowej sławy i koncertując, Filharmonia bierze czynny udział w ożywieniu życia kulturalnego Krakowa.

Dużą rolę w kształtowaniu kultury odgrywają teatry, których celem jest tworzenie, upowszechnianie i ochrona dóbr kultury, a w szczególności sztuki teatru i dyscyplin artystycznych tworzących teatr.

Obiektów kreujących kulturę i edukujących jest w Krakowie tak wiele, że nie sposób tu wszystkich wymienić, a na potkać je można prawie w każdym zakątku miasta. Mało tego, sztuka coraz częściej wychodzi z galerii na ulice, a informacja o instytucjach kultury dosłownie na nie wyjeżdża.

Często Instytucje te, realizując jedno z założeń swej misji – edukację i krzewienie kultury - wybierają narzędzie, które umożliwia im realizację obranego celu. Za jego pośrednictwem do Obiektu trafia coraz większa liczba osób zainteresowanych tematem. Mobilne, wielkoformatowe reklamy na pojazdach, bo o nich tu mowa, docierają z przekazem do różnych grup docelowych. Anna Potocka - Dyrektor Muzeum Sztuki Współczesnej w Krakowie, tak rekomenduje usługi MPK w zakresie reklamy na tramwaju:

„Przed otwarciem Muzeum, kiedy planowaliśmy strategiczne działania promocyjne, znaczenie miało dla nas

znalezienie takich form promocji, które pozwoliłyby nam dotrzeć do turystów i jak największej grupy mieszkańców Krakowa. Tylko jedna firma mogła spełnić ten warunek, gwarantując również wysoką jakość swoich usług. MPK jako jedna z najsilniejszych marek Krakowa cieszy się dużym zaufaniem wśród podróżnych i zapewnia dotarcie z reklamą do szerokiej oraz zróżnicowanej grupy mieszkańców miasta”.

Marcin Bańdo - Specjalista d/s Promocji i Marketingu w Dziale Promocji Filharmonii im. Karola Szymanowskiego w Krakowie, dodaje:

„Reklama na tramwaju MPK to jedna z najlepszych możliwości promocji w mieście takim jak Kraków, w którym większość mieszkańców ma bezpośrednią styczność z komunikacją miejską. Decydując się na oklejenie tramwaju braliśmy pod uwagę nie tylko dotarcie z naszym przekazem do jak największej liczby osób ale także jak najlepszą ekspozycję artystycznego projektu reklamowego, jakim jest reklama 70 tego sezonu artystycznego Filharmonii Krakowskiej. Naklejenie reklamy na tramwaju typu bombardier daje takie możliwości – reklama wygląda bardzo dobrze na pojeździe o dużej powierzchni i jest oglądana przez tysiące krakowian.”

Na krakowskich ulicach kultury nie brakuje, a jej format jest coraz większy bo i tramwaje, które oferujemy pod reklamy mają coraz większe powierzchnie. Bardzo cieszy nas, że wśród instytucji reprezentujących różne branże, również i te reprezentujące branżę kulturalną doceniają nasze nośniki i coraz częściej na nie się decydują. Na pojazdach komunikacji miejskiej dostrzec można zarówno wizualizacje Instytucji lokalnych – krakowskich, jak i instytucji z innych rejonów województwa małopolskiego, np. Kopalni Soli Bochnia i Kopalni Soli Wieliczka, oraz z odleglejszych regionów Polski, np. promujące i zachęcające do odwiedzenia Pomorza Zachodniego.

Bardzo często wielkoformatową wizerunkową reklamę na pojeździe wspiera reklama w mniejszym formacie umieszczona wewnątrz pojazdu w postaci naklejek na oparciach siedisk, plakatów umieszczanych w specjalnie do tego celu przygotowanych ramkach, bądź też wyświetlana na ekranie monitorów podczas pracy pojazdu na linii. Z tych nośników nasi pasażerowie czerpią informacje o muzealnych ekspozycjach, koncertach, wystawianych sztukach i innych aktualnie trwających bądź zapowiadanych w najbliższym czasie wydarzeniach kulturalnych.

Czujemy się zaszczytni, że w pośredni sposób możemy brać udział w krzewieniu kultury, przedstawiając informację o jej ośrodkach i programie na naszych pojazdach oraz wewnątrz nich. Mamy nadzieję, że nasi reklamodawcy dzięki skorzystaniu z usług reklamowych oferowanych przez MPK SA, pozyskają wielu nowych klientów, a firma MPK SA dzięki swym reklamodawcom pozyska pasażerów, którzy w tramwaju/autobusie porozmawiają nie tylko o pogodzie ale również o kulturze.

Małgorzata Rzycznik

BUS TV - ROZWÓJ I DZIAŁANIE

BUS TV to dynamiczny nośnik reklamowy, który z roku na rok się zmienia i staje się coraz bardziej rozbudowanym nośnikiem. Ekrany LCD zamontowane są w nowoczesnych autobusach niskopodłogowych MPK S.A. w Krakowie.

W pojazdach przegubowych 18 metrowych są zamontowane po dwa ekrany w pojeździe, pierwszy ekran zamontowany jest bezpośrednio za kabiną kierowcy autobusu drugi ekran przed przegubem pojazdu.

W pojazdach 12 metrowych zamontowany jest jeden ekran bezpośrednio za kabiną prowadzącego pojazd. Są to panele ciekłokrystaliczne z szerokim kątem widzenia o przekątnej 19 cali. Bloki które ukazują się w BUS TV dostarczają pasażerom informacje i reklamę w czasie podróży, tworzą one program sekwencyjny o długości około 12 minut. Program składa się z kilkunastu modułów. Program nie tylko nastawiony jest na komercję ale również staje się codziennym towarzyszem podróży przyciąga uwagę, rozbija monotonię podróży, budzi zaangażowanie odbiorców, uatrakcyjnią podróż oraz informuje o działalności MPK SA i zmianach, które następują w Krakowie. Zaletą tej reklamy jest liczba jej odbiorców, duża częstotliwość emisji oraz niski koszt dotarcia jednostkowego. Dwieście autobusów przewozi około 8 000 000 pasażerów w ciągu miesiąca.

System BUS TV na samym początku działał na zasadzie kart pamięci CF. Ramówka która była tworzona była ręcznie wgrywana na karty pamięci i w każdym autobusie karty były podmieniane ręcznie po zjazdach autobusów z linii.

Obecnie MPK SA posiada rozbudowaną system sieci wi-fi. Ramówka może być aktualizowana codziennie po zjeździe autobusu na zajezdni. System automatycznie sprawdza czy zostały wygenerowane nowe tzw. play listy i jeśli zaszła jakakolwiek zmiana automatycznie nowe pliki są pobierane przez każdy pojazd w zasięgu sieci. Program emisyjny może być tworzony w różnych blokach, może być emitowany w danych godzinach, co powoduje, że program który pasażerowie oglądają w godzinach porannych może ulec całkowitej zmianie w godzinach popołudniowych i wieczornych.

Do BUS TV został dodany pasek informacji, które są aktualizowane on-line za pomocą sieci GSM. Pasek informacji który potocznie nazywany jest SON (system obsługi newsów) zawiera bieżące informacje z kraju i na świecie, jako ciekawostka w tym roku została dodana informacja o aktualnym zanieczyszczeniu powietrza Krakowa. BUS TV ciągle jest aktualizowany, tak aby sprostać największym wymaganiom, w przyszłości BUS TV może liczyć ruch pasażerów w autobusach co pozwoli usprawnić informacje czy pojazdy które kursują na danych liniach powinny być zmienione na większe. Również sprawdzana jest możliwość nowego modułu zwanego geolokalizacją. Dzięki tej funkcji dany materiał może włączyć się w określonej lokalizacji geograficznej, takim przykładem mogłaby być reklama Muzeum, jeśli pojazd znajduje się blisko budynku muzeum wyświetlałaby się informacja o aktualnej wystawie i zaproszeniu do jej oglądnięcia.

System BUS TV ciągle się rozwija i dostosowuje do potrzeb pasażerów oraz rynku reklamowego.

Dariusz Tynor



Monitor w autobusie Solaris MetroStyle

MPK SA PRZYGOTOWAŁO INFORMACJE DLA TURYSTÓW

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. rozpoczęło wydawanie serii folderów komunikacyjnych dla turystów i mieszkańców miasta Krakowa. Każdy folder przedstawia informacje dotyczące jednej linii tramwajowej lub autobusowej. Różnorodność informacji jest wprost imponująca.

W niewielkiej broszurze o formacie A4 zebrano wszelkie niezbędne informacje dotyczące linii komunikacyjnych. Są to: cennik biletów, spis przystanków, spis linii przesiadkowych, czasy przejazdu, a także częstotliwość kursowania. Na odwrocie umieszczono wycinek mapy Krakowa z naniesionym przebiegiem linii oraz przystankami. Dołączono również zdjęcia ważniejszych punktów wartych odwiedzin. Nie zapomniano o umieszczeniu QR kodu, pozwalającego przy pomocy urządzeń mobilnych na przeglądanie zawsze aktualnego rozkładu jazdy danej linii. Całość publikacji została przygotowana w dwujęzycznej wersji: polskiej i angielskiej. W pierwszej puli zostały wydane informacje o liniach kursu-

jących przez nowo otwartą estakadę w Płaszowie. Obecnie trwają prace nad kolejnymi liniami. Docelowo planowane jest wydanie w formie folderów wszystkich linii kursujących przez przystanki w okolicy Krakowskiego Dworca Głównego. Foldery będą dostępne w punktach sprzedaży biletów, w punktach informacji miejskiej oraz wybranych hotelach.

Hubert Wagula

fot. Piotr Walkowicz



MPK SA EDUKUJE STUDENTÓW

Wzorem poprzedniego roku przedstawiciel MPK SA wziął udział w obozach przygotowawczych dla studentów pierwszego roku Politechniki Krakowskiej i Akademii Górniczo-Hutniczej. Dyspozytor ruchu – koordynator Michał Wójtowicz wprowadzał adeptów wiedzy akademickiej w zagadnienia związane z organizacją oraz funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w Krakowie.

Wśród poruszanych zagadnień znalazła się bieżąca oferta biletowa ze szczególnym uwzględnieniem biletu semestralnego, jako najkorzystniejszej opcji w cenniku przeznaczonej stricte dla żaków i uczniów. Szczególnym

zainteresowaniem cieszyły się informacje dotyczące funkcjonowania ELS – Elektronicznej Legitymacji Studenckiej jako nośnika biletu okresowego.

Po części prezentacyjnej studenci mieli możliwość zadawania pytań prowadzącemu prelekcję. Zagadnieniem bardzo ciekawym studentów były zasady przeprowadzania kontroli biletowej oraz procedura postępowania po zgubieniu legitymacji studenckiej.

Podtrzymując tradycję spotkań z młodzieżą akademicką zadeklarowaliśmy chęć wzięcia udziału w obozach przygotowawczych w przyszłym roku oraz zaprosiliśmy bractwo studenckie na paradę z okazji 140-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie.

Michał Wójtowicz

JAK KUPIĆ BILET W KRAKOWIE? – PORADNIK DLA STUDENTÓW PIERWSZEGO ROKU

Korzystając z komunikacji miejskiej w Krakowie najlepiej kupić bilet okresowy. To najtańszy sposób podróżowania. Najwygodniej taki bilet można nabyć w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej lub przez internet.

Studenci mogą korzystać ze specjalnego Biletu Semestralnego, uprawniającego do wielokrotnych przejazdów (w okresie dowolnych, kolejnych 150 dni wybranych w chwili zakupu) wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi, we wszystkie dni tygodnia w okresie ważności biletu. Do korzystania z Biletu Semestralnego Studenckiego uprawnieni są studenci okazujący ważną legitymację studencką wydaną według wzoru określonego przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego.

Cena biletu to 184 zł (linie miejskie) lub 275 zł (linie miejskie i aglomeracyjne).

Studenci krakowskich uczelni, którzy posiadają Elektroniczną Legitymację Studencką mogą jej używać także jako biletu okresowego. Aby było to możliwe konieczne jest jednak odpowiednie sformatowanie legitymacji. W Krakowie odbywa się to na dwa sposoby.

Część uczelni wyższych zadbała o to, aby zebrać dane studentów i przekazać je Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu SA w Krakowie. Do tych uczelni należą:

- Akademia Górniczo Hutnicza (studenci i doktoranci)
- Uniwersytet Jagielloński (studenci i doktoranci)
- Uniwersytet Rolniczy (studenci i doktoranci)
- Akademia Krakowska im. Frycza Modrzewskiego (studenci)
- Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości (studenci)
- Uniwersytet Pedagogiczny (studenci)
- Wyższa Szkoła Europejska (studenci)

Dzięki temu studenci tych uczelni od razu mogą samodzielnie doładować swoje ELS w jednym ze 116 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej.

Studenci tych uczelni mogą również zapłacić za bilet przez internet korzystając ze strony www.kkm.krakow.pl (zakładka eBilet), gdzie za zakupiony na ELS bilet mogą zapłacić przelewem bankowym lub kartą kredytową. Trzeba tylko pamiętać, aby po tej operacji zakupiony bilet zapisać na ELS w jednym z automatów KKM lub w automatach zamontowanych w nowym tramwaju „Krakowiak”.

Studenci pierwszego roku pozostałych uczelni zanim skorzystają z automatów KKM będą musieli przynieść swoje Elektroniczne Legitymacje Studenckie do jednego z sześciu Punktów Sprzedaży Biletów (adresy i godziny funkcjonowania wszystkich punktów są dostępne na stronie www.mpk.krakow.pl). Aby mogły im one służyć także jako bilet okresowy zostaną tam spisane dane studenta a legitymacja



Bilet najłatwiej kupić w automacie

zostanie sformatowana dla potrzeb systemu Krakowskiej Karty Miejskiej.

Automaty KKM są ustawione w wielu punktach miasta, nie tylko w centrum, ale również na dużych krakowskich osiedlach takich jak Kurdwanów, Bieżanów, Krowodrza Górka oraz Nowa Huta. W automatach KKM bilet okresowy można kupić o każdej porze dnia i nocy, na dowolną linię, dowolną liczbę miesięcy, od dowolnego dnia miesiąca. W zdecydowanej większości automatów KKM za doładowanie ELS można zapłacić każdym rodzajem karty płatniczej.

Lokalizacje wszystkich automatów, także tych wyposażonych w czytniki kart płatniczych i możliwością zapłaty kartą zbliżeniowo dostępne są na stronie <http://www.kkm.krakow.pl>.

W razie jakichkolwiek problemów z zakupem biletu w automacie zawsze można zadzwonić pod czynny całą dobę numer telefonu: 19 150.

Warto podkreślić, że datę ważności biletu na ELS studenci mogą sprawdzić na kilka sposobów:

1. W automatach Krakowskiej Karty Miejskiej
2. W automatach mobilnych zamontowanych w tramwajach i autobusach
3. W kasownikach
4. W Punktach Sprzedaży Biletów
5. W Internecie na stronie: www.kkm.krakow.pl
6. Na wydruku potwierdzającym doładowanie KKM

System Komunikacji Miejskiej w Krakowie obejmuje swoim zasięgiem obszar miasta Krakowa i 15 gmin ościennych (Czernichów, Iwanowice, Kocmyrów-Luborzycza, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skała, Skawina, Słomniki, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki).

W wymienionym obszarze, objętym zintegrowanymi usługami przewozowymi, ustalone zostały dwie strefy biletowe:

I strefa biletowa - obejmuje terytorium Gminy Miejskiej Kraków,

II strefa biletowa - obejmuje terytoria Miast i Gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego.

Granice stref biletowych I i II stanowi administracyjna granica Gminy Miejskiej Kraków.

Miejsce przebiegu granicy stref biletowych dla każdej trasy linii aglomeracyjnej zaznaczony jest na rozkładzie jazdy.

Przy wszystkich przejazdach, zarówno na obszarze miasta Krakowa, jak i 15 gmin ościennych, przewóz bagażu jest bezpłatny.

Wszelkie uwagi odnośnie funkcjonowania systemu KKM oraz pracy przewoźników można zgłaszać organizatorowi krakowskiego transportu zbiorowego - Zarządowi Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie (www.zikit.krakow.pl)

Marek Gancarczyk, Joanna Świt

MPK SA URUCHOMIŁO DLA STUDENTÓW DWA MOBILNE PUNKTY SPRZEDAŻY BILETÓW

Studenci Akademii Wychowania Fizycznego oraz Uniwersytetu Papieskiego Jana Pawła II w Krakowie mogli łatwo kupić bilet i zapisać go na swojej Elektronicznej Legitymacji Studenckiej. MPK SA uruchomiło bowiem na terenie tych dwóch uczelni specjalne mobilne punkty sprzedaży biletów. Studenci mogą w nich kupić każdy rodzaj biletu okresowego, w tym także bilet semestralny. Bilety można było zapisać zarówno na Krakowskiej Karcie Miejskiej jak i Elektronicznej Legitymacji Studenckiej. Mobilny punkt sprzedaży biletów na AWF funkcjonował przez 5 dni od 28 września do 2 października, a na UPJPII do poniedziałku, od 1-5 października.

Jednocześnie dla wszystkich krakowskich studentów, którzy dopiero rozpoczynają naukę na I roku studiów MPK SA

przygotowało specjalny poradnik, dzięki któremu dowiedzą się o podstawowych zasadach funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie oraz sposobach zakupu biletu. Poradnik jest dostępny na stronie internetowej www.mpk.krakow.pl oraz [facebook.com/mpkkrakow](https://www.facebook.com/mpkkrakow)

Marek Gancarczyk



WIĘKSZA CZCIONKA NA ROZKŁADACH JAZDY

Już od pewnego czasu coraz częściej wpływały do naszej Spółki wnioski i prośby o poprawę czytelności rozkładów jazdy na przystankach.

W kwestii tej zgłaszane były różne rozwiązania. Pojawiały się propozycje zmian, a wśród nich różne wersje zmian zawartości informacji rozkładów, rezygnacja z wykazu przystanków, a także zmiana z pionowego układu rozkładu jazdy na poziomy. Proponowano również przejście z formatu A5 na A4. Można było odnieść wrażenie, że źródłem niektórych propozycji były wzorce rozkładów jazdy funkcjonujące w innych miastach. Jednak najwięcej propozycji, a raczej wniosków dotyczyło powiększenia czcionki stosowanej w wydrukach. W tym właśnie kierunku podjęto działania.

Aktualnie wydruk przystankowych rozkładów jazdy jest generowany automatycznie z programu BusMan (program do budowy rozkładów jazdy). Dlatego jakakolwiek zmiana parametrów druku automatycznego związana była z potrzebą wprowadzenia zmian bezpośrednio w tym programie co wymagało ingerencji autora programu.

Aby dobrze się do tego przedsięwzięcia przygotować merytorycznie, jesienią 2014 roku MPK S.A. w ramach testu przygotowało (poza programem BusMan) przystankowe rozkłady jazdy, w których zastosowano nową, większą czcionkę bez zmiany funkcjonującego formatu rozkładów. Rozkłady te rozwieszono na przystankach wokół I obwodnicy, m.in. na Dworcu Wschodnim oraz Dworcu Głównym



Rozkłady z większą czcionką

Zachód. Ten „nowy” wygląd zebrał wiele pozytywnych opinii. Według pasażerów były one znacznie bardziej czytelne i co ważne akceptowane przez różne grupy wiekowe pasażerów. Te pozytywne opinie potwierdziły prawidłowo obrany kierunek działań. Prace nad zmianami w programie BusMan nabrały tempa.

W czerwcu 2015 roku prace osiągnęły etap, w którym można już było w sposób automatyczny drukować rozkłady jazdy z nową, większą czcionką. Od 27 czerwca wszystkie rozkłady jazdy zmieniające się na okres wakacji zostały wydrukowane i wyeksponowane w nowej wersji. Rozkłady jazdy pozostałych linii zostały wymienione sukcesywnie w następnej kolejności. Dziś wszystkie przystanki posiadają rozkłady jazdy w nowej, czytelniejszej wersji.

Jan Mitis

MPK SA MODERNIZUJE PUNKTY SOCJALNE DLA PROWADZĄCYCH

MPK SA kontynuuje politykę poprawy warunków pracy dla prowadzących pojazdy w roku 2015, dotyczącą modernizacji punktów socjalnych. Do października 2015 roku przeprowadzono remonty punktów znajdujących się w: terminalu Powstańców Wielkopolskich, w Kurdwanowie, Pleszowie, Azorach, Biezanowie,

Prądniku Czerwonym, Bronowicach Małych, Krowodrzy Górze, Cichym Kąciuku. Oprócz remontu wnętrz punktów przeprowadzane są również remonty elewacji. Pierwszym punktem którego elewacja została całkowicie zmieniona i odnowiona to punkt na Prądniku Czerwonym. Obecnie trwają prace remontowe na Salwatorze. przeprowadzany tam jest kompleksowy remont całości obiektu wnętrza i elewacji. W planach na ten rok znajdują się jeszcze remonty elewacji punktów

w Borku Fałęckim i Prądniku Białym. Ten drugi zostanie przeprowadzony na wzór remontu na Prądniku Czerwonym. W przyszłym roku planowana jest wymiana punktu socjalnego na pętli Bronowice na zupełnie nowy budynek.

Hubert Wagula



Punkt na Prądniku Czerwonym

AKCJA „BEZPIECZNY POWRÓT” W NOCNYCH TRAMWAJACH

W 2015 roku, od stycznia do września, Miejskie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne SA w Krakowie i Staż Miejska przeprowadzili 14 akcji „Bezpieczny Powrót” w tramwajach i autobusach.

Wspólne patrole rozpoczynały się najczęściej w piątek o godzinie 20.00 i trwały do godz. 4.00 rano w sobotę. W tym czasie kontrolowano linie昼ienne oraz linie nocne. W sumie Straż Miejska wystawiła 65 mandatów, 73 pouczenia oraz skierowała 8 wniosków do sądu (m.in. za spożywanie alkoholu w środkach komunikacji miejskiej, palenie papierosów na przystanku i zaśmiecanie miejsca publicznego). Patrolowi Straży Miejskiej i inspektorom ruchu towarzyszyli kontrolerzy, którzy sprawdzali bilety wszystkim podróżującym w kontrolowanych tramwajach i autobusach.

Przypomnijmy. Akcja „Bezpieczny powrót” organizowana jest od 2007 roku. Jej celem jest troska o to, aby pasażerowie mogli bezpiecznie podróżować krakowskimi tramwajami i autobusami, szczególnie w godzinach nocnych. Pomysł jak skutecznie chronić pasażerów jest prosty. W środku wybranego tram-

waju czy autobusu podróżuje inspektor MPK w cywilnym ubraniu i obserwuje wszystko, co dzieje się w środku pojazdu. Gdy zauważy jakiegokolwiek zachowanie, które zagraża bezpieczeństwu lub komfortowi podróżujących natychmiast dzwoni do strażników miejskich lub patrolu policji, którzy jadą swoim radiowozem w bliskiej odległości kontrolowanego tramwaju lub autobusu. Dzięki temu ich reakcja może być natychmiastowa.

Marek Gancarczyk

fol. Marcin Warszawski



RUSZYŁ SYSTEM INFORMACJI O JAKOŚCI POWIETRZA

Po pozytywnie zakończonych testach, 6 lipca ruszył system informacji o jakości powietrza w Krakowie. To jeden z elementów realizacji Uchwały Rady Miasta Krakowa z marca 2014 roku w sprawie kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących działań krótkoterminowych wynikających z przekroczenia norm zanieczyszczenia powietrza.

Na monitorach w ponad 200 autobusach i tramwajach, a dodatkowo na 314 elektronicznych tablicach przystankowych od 6 lipca pojawiają się komunikaty o jakości powietrza w Krakowie. Dane są wyświetlane na paskach informacyjnych 3 razy dziennie, w godzinach 6.00, 12.00 i 18.00, w języku polskim i angielskim.

Aktualny poziom zanieczyszczeń w stosunku do dopuszczalnych norm jest określany w stopniach: bardzo dobrym, dobrym, umiarkowanym, złym i bardzo złym.

Informacje dotyczące stanu powietrza są przekazywane do dyspozytora MPK SA elektronicznie przez Wojewódzki Inspektorat Środowiska w Krakowie, w oparciu o wyniki monitoringu prowadzonego przed tę jednostkę. Przy-



Informacje o jakości powietrza są wyświetlane m.in. na monitorach w tramwajach

pomnijmy, że siatka pomiarowa obsługiwana przez WIOŚ wchodzi w skład Państwowego Monitoringu Środowiska. Jest to jedyne miarodajne źródło danych o zanieczyszczeniu powietrza.

Marek Gancarczyk

KALENDARIUM

9.06.2015r.

O godzinie 18:51, motorniczy linii 16 jadąc w kierunku Kopca Wandy, zgłosił potrącenie pieszego na ul. Ptaszyckiego. Po interwencji pogotowia ratunkowego okazało się, że poza widocznymi urazami głowy, poszkodowany ma połamane żebra. Powodem tego zdarzenia był najprawdopodobniej alkohol, który potrącony spożywał wcześniej. Zawartość alkoholu w wydychanym przez niego powietrzu wynosiła 1,01 mg/l. Zatrzymanie w ruchu trwało aż 93 minuty.

29.06.2015r

Na al. Pokoju w tramwaju linii 22 doszło do bójki pomiędzy pasażerami, podczas szamotaniny rozbili szybę w kabinie motorniczego, którego także zaatakowali. Na miejsce została wezwana policja, która bardzo szybko zatrzymała sprawców. Przy oględzinach wagonu została znaleziona broń palna, której sprawcy najprawdopodobniej chcieli się pozbyć po całym zajściu. Zatrzymanie w ruchu trwało 50 minut. Motorniczy po tym całym zdarzeniu kontynuował pracę.

8.07.2015r.

Nawałnica, która nawiedziła Kraków tego poranka dosyć mocno dała się we znaki MPK SA i wszystkim mieszkańcom miasta. Pierwsze zgłoszenia o zablokowanych przez połamane drzewa drogach, pozrywanych sieciach trakcyjnych przez połamane gałęzie zaczęły się lawinowo pojawiać już ok. godz. 5:30. Od godziny 5:50 zablokowany był przejazd tramwajów na ul. Balickiej i jednocześnie na ul. Dietla przez drzewa na sieci trakcyjnej. Gałęzie w miarę swoich możliwości pousuwali sami pasażerowie oczekujący na tramwaje, w innych częściach miasta usuwanie skutków gwałtownej burzy nie było już takie łatwe i nie obyło się bez specjalistycznej pomocy ze strony straży pożarnej oraz innych służb technicznych. Ulica Dominikańska, Basztowa, Podchorążych, Igołomska, Nowosądecka oraz Ujastek Mogiński to tylko niektóre z miejsc, gdzie drzewa bardzo poważnie uszkodziły i zerwały sieć trakcyjną co wiązało się z wielogodzinnymi opóźnieniami w kursowaniu tram-

wajów, ogromnymi kosztami oraz ogólnym paraliżu miasta. Skutki nawałnicy były odczuwalne do późnych godzin nocnych.

26.08.2015r.

W stojący na przystanku początkowym w Wieliczce autobus linii 304, najechał kierujący samochodem osobowym marki Renault. Kierowca wycofując uderzył jeszcze w pojazd zaparkowany w miejscu parkingowym. Obecni na miejscu pasażerowie autobusu zabrali prowadzącemu kluczyki i przekazali je kierowcy autobusu zgłaszając podejrzenie nietrzeźwości. Przybyła na miejsce Policja stwierdziła u kierowcy 0,27mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu.

16.09.2015r.

Na ul. Karmelickiej ok. godziny 14:00, doszło do potrącenia pieszego przez tramwaj linii 4 jadący w kierunku Wzgórz Krzesławickich, mężczyzna doznał urazu głowy. Pieszy okazał się mocno nietrzeźwy i miał ok. 3 promili alkoholu w wydychanym powietrzu. Został zabrany przez pogotowie ratunkowe do szpitala na obserwację. Parę godzin później dyspozytorzy MPK SA otrzymali prośbę od policji, aby nadać komunikat dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej o treści „Poszukiwany mężczyzna, wiek 31 lat, wzrost 185cm, waga 110kg, bandaż na głowie”. Potrącony parę godzin wcześniej przez tramwaj mężczyzna okazał się być poszukiwany przez policję i nie chcąc ryzykować spotkania z wymiarem sprawiedliwości zbiegł ze szpitala po otrzymaniu pomocy medycznej.

20.09.2015 r.

O godzinie 16:05 na ul. Focha na wysokości przystanku Instytut Reumatologii, w kierunku Portu Lotniczego doszło do kolizji autobusu linii 292 z koniem biegającym bez właściciela po ulicy. W wyniku kolizji uszkodzony został autobus (rozbita szyba czołowa i ślady podków konia na masce autobusu). Zwierzę nie doznało obrażeń.

Szymon Ziemiański



Zablokowana ul. Igołomska



Uszkodzone drzewo na ul. Basztowej



SN4

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe

Wraz z wagonami z Norymbergi sprowadzono do Krakowa stare wycofane z ruchu tramwaje z Eberswalde. Z uwagi na stan techniczny wymagały one znacznie większego nakładu pracy i materiałów w celu ich uruchomienia. Prawdopodobnie dopiero z końcem 1941 roku przystąpiono do stopniowego ich uruchamiania wykorzystując je jako holowniki i wagony techniczne przewożące służby remontowe przy naprawiane odcinki torowisk. Spośród czterech dostarczonych wagonów trzy zostały wybudowane w 1910 roku w zakładach Waggonbau Ammendorf. Całkowicie drewniane pudło dwukierunkowego pojazdu wspierało się na dwuosiowym wózku za pomocą sprężyn spiralnych. Do przedziału pasażerskiego mieszczącego 18 pasażerów siedzących i 22 stojących wejść można było poprzez obniżone pomosty, na których umieszczone były nastawniki. Wagony nie posiadały drzwi bocznych, a nieużywane wejścia boczne blokowane były metalowymi przestawnymi kratami. Ostatni wagon różnił się od pozostałych pojazdów silnikowych bowiem wybudowany początkowo jako przyczepa został w 1916 roku przebudowany w zakładach producenta na wagon silnikowy. W czasie przystosowania do ruchu po krakowskiej sieci tramwaje poddano gruntownej modernizacji. Z wnętrza pojazdu usunięto siedzenia pozostawiając wyłącznie dwie podwójne ławki przy wyjściu z przedziału pasażerskiego. Odnowiono blacharkę oraz położono nowy lakier według obowiązującego już w Krakowie wzoru: kremową farbą pokryto cały pojazd, a jedyne akcentami niebieskimi były zderzaki i listwy boczne. Jesienią tego samego roku wagon zaprezentowano i niebawem wprowadzono do ruchu. Niemiecki zarząd firmy wychwalał nowoczesne rozwiązanie jakim był wagon z miejscami do stania – antidotum na wiecznie przeładowane krakowskie tramwaje. Mimo wcześniejszych zastrzeżeń stwierdzono, że wagon można użyć w ruchu pasażerskim. Trudno jest określić jak długo eksploatowano te tramwaje w ruchu liniowym. Z całą pewnością wiosną 1948 roku wagony nie były już kierowane na linie. Nie oznacza to, że wagony zniknęły z krakowskich ulic. Zostały przebudowane na pojazdy techniczne i użytkowano je w nowej roli. Jeden z nich przebudowano na szlifierkę inne eksploatowano jako jeżdżące warsztaty. Ostatni z wagonów SN4 użytkowany był jeszcze do początku lat 70. Ostatecznie zniknął z ulic Krakowa w 1972 roku. Nieznany jest los ani daty wycofania dwóch wagonów. Prawdopodobnie pod koniec lat 50 zostały rozebrane i jako altany trafiły do ośrodka czasowego MPK skąd po jego likwidacji trafiły w ręce prywatne. Odnaleziony w 1984 roku wagon był w fatalnym stanie, niemniej dawał szansę na przywrócenie tego najmniejszego krakowskiego wagonu silnikowego do ruchu. Prowadzona przez ostatnie kilka lat renowacja zakończyła się we wrześniu 2015 roku ponownym oddaniem tramwaju pasażerom.



PN3

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe

Okres okupacji II wojny światowej dla krakowskiej komunikacji był niezwykle trudny. Nie tylko dlatego, że spora część załogi wyruszyła z Krakowa z polskim wojskiem. Brakowało części i materiałów eksploatacyjnych a dodatkowo do miasta ściągnęły tysiące uciekinierów dla których środowisko miejskie stanowiło swego rodzaju zabezpieczenie. Ponad to władze okupacyjne wprowadziły zakaz korzystania z komunikacji autobusowej a w tramwajach ograniczono możliwość zajmowania miejsca. W tych warunkach krakowskie tramwaje jeździły notorycznie przepełnione co dodatkowo przyczyniało się do licznych awarii powodujących kolejne przerwy w ruchu. W tej sytuacji władze okupacyjne zdecydowały o zakupie nieużywanego taboru z niemieckich miast. Latem 1941 roku do Krakowa trafiły z Norymbergi tramwaje silnikowe oraz 23 dwuosiowe wagony doczepne. Wykonane w 1909 roku w zakładach Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Maschinen AG w Norymberdze wagony zostały wykonane na zamówienie Nürnberg – Fürther Strassenbahn Gesellschaft i stanowiły jedno z kilku zamówień na ten typ pojazdów. Wagony, które trafiły do Krakowa w całości reprezentowały drugą serię wozów tego typu. Lekkie i niewielkie wozy tramwajowe o wadze zaledwie ok. 4 ton mogły pomieścić 40 pasażerów (w tym 14 na miejscach siedzących). Drewniane pudło spoczywało na kratownicowej ramie wspartej na dwóch zestawach kołowych z kołami o średnicy 700 mm. Do wnętrza pojazdu prowadziły dwa otwarte pomosty. Wagony były mocno wyeksploatowane a zanim wprowadzono je do ruchu pozbawiono wielu elementów mosiężnych, które potrzebne były w fabrykach uzbrojenia. Nieprzemalowane w kolorze kremowo-zielonym trafiły szybko do ruchu. W latach pięćdziesiątych wagony, podobnie jak inne pojazdy krakowskiego przewoźnika, przeszły modernizację. Dotyczyło to m.in. pokrycia dachów, które jak na budynkach pokryto blachą ocynkowaną. Niektórym z wagonów zmieniono ściany boczne, z których zniknęły ozdobne elementy i zastąpiono je prostym pokryciem. W marcu 1953 roku przyczepa SN3-555 była pierwszym wagonem, któremu nadano nową obowiązującą wówczas kolorystykę: kremowo – czerwoną. Pod koniec lat pięćdziesiątych wycofano z ruchu wszystkie wagony PN3 przeznaczając je do nowych celów. Kilka z nich wykorzystana została jako punkty kontroli ruchu przy Centrum Administracyjnym Huty im. Lenina, w Bronowicach. Inny zmieniono na punkt sanitarny MPK przy Rzemieślniczej. Ocalały, dość kompletny, wagon PN3 wykorzystywany był na placu zabaw w jednym z krakowskich przedszkoli skąd przed likwidacją uratował go jeden z pracowników MPK kupując go na własność jeszcze w latach 80. Po blisko 25 latach przekazał go do MPK gdzie przeprowadzono niezbędne naprawy i uzupełnienia, dzięki czemu dziś możemy wagon podziwiać ponownie na krakowskich ulicach.



SN4

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe



PN3

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe

