

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (59) 2016
styczeń-marzec



Zbierz kolekcję kart
z krakowskimi autobusami
W tym numerze pierwsza karta

W środku mapa komunikacji miejskiej
w Krakowie



115 lat tramwaju elektrycznego
w Krakowie

Rozmawiamy z twórcami
teledysku o tramwajach 105N

PASAŻEROWIE CORAZ CZĘŚCIEJ CHWAŁĄ I DZIĘKUJĄ MPK

Jak policzyliśmy, w 2015 roku niemal 100 pasażerów postanowiło podziękować i pochwalić krakowskiego przewoźnika. Najczęściej były to wiadomości mailowe, chociaż zdarzały się też listy wysyłane pocztą (w tym wiersze). Ktoś może powiedzieć, że nie ma się czym chwalić, bo w niemal milionowym mieście liczba 100 nie robi żadnego wrażenia. Z punktu widzenia statystycznego to prawda. Dla mnie jednak te pochwały są bardzo ważne, bo stanowią dowód, że pracownicy MPK S.A. oprócz tego, że bezpiecznie prowadzą tramwaje czy autobusy często pomagają pasażerom. Podziękowania coraz częściej trafiają do nas od osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach. W swoich listach podkreślają oni szybką reakcję prowadzących, którzy wychodzą z kabiny i pomagają rozłożyć platformę, a przy tym są uprzejmi i pamiętają, żeby pomóc także przy wysiadaniu. Sam rozmawiam często z osobą poruszającą się na wózku, która niemal codziennie podróżuje autobusami MPK (czasem nawet kilka razy dziennie). Bardzo chwali postawę kierowców, którzy mu pomagają.

Co ciekawe trafiają do nas pochwały od osób postronnych, którzy byli świadkami, jak pracownik MPK pomagał np. wsiąść do tramwaju osobie podróżującej z małym dzieckiem w wózku. Mimo, że sami z takiej pomocy nie korzystali postanowili docenić postawę pracownika MPK.

Nie brakuje także niezwykle poruszających podziękowań, jak list napisany odręcznie przez starszą osobę, której życie uratowała błyskawiczna i profesjonalna reakcja kierowcy autobusu MPK. Albo podziękowań dla prowadzącego autobus linii nr 179 za pomoc udzieloną kierowcom samochodów osobowych, którzy mieli wypadek.

Bardzo rzadko decydujemy się pisać i mówić o tym, że ktoś nas chwali. Najczęściej bowiem w opinii wielu osób, jeżeli robimy coś dobrze to jest to rzecz zupełnie naturalna i nie ma powodów, żeby to roztrząsać. Jeżeli już takie osoby decydują się napisać do MPK, to jest to skarga lub uwaga do naszej pracy. Za nie oczywiście też dziękujemy, bo one pomagają nam się cały czas zmieniać i uwzględniać potrzeby wszystkich grup korzystających z naszych tramwajów i autobusów.

Być może rosnąca liczba pochwał i podziękowań przesyłanych do MPK przez pasażerów jest dowodem, że coraz więcej osób zauważa jak ciężką i odpowiedzialną pracą jest prowadzenie po krakowskich ulicach tramwaju czy autobusu. Nie mam natomiast wątpliwości, że wielu z pracowników MPK na taką pochwałę zasłużyło. Może warto, więc mimo pośpiechu w jakim żyjemy, znaleźć kilka minut i napisać czasem parę miłych słów o motorniczym, kierowcy czy innym pracowniku MPK, który nam pomógł?

Marek Gancarczyk

*Spokojnych, słonecznych i pełnych radości
Świąt Wielkiej Nocy
życzy Zarząd MPK S.A. w Krakowie
oraz zespół redakcyjny
Przewoźnika Krakowskiego*

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Przejazd wagonu SN1 z okazji 115. rocznicy
uruchomienia tramwaju elektrycznego w Krakowie

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 Sp. z o.o.,
ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Pasażerowie coraz częściej chwalą i dziękują MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	3
Najważniejsze wydarzenie komunikacyjne 2015 r. <i>Marek Gancarczyk</i>	5
Pracownicy MPK oddali 144,1 litrów krwi <i>Małgorzata Rzyczniak, Marek Gancarczyk</i>	6
Walentynowy tramwaj w Krakowie <i>Justyna Mierzwa</i>	8
Konkurs fotograficzny <i>Marek Gancarczyk</i>	9
MPK S.A. wybudowało nowoczesną halę <i>Lilianna Jakiel</i>	10
MPK kupuje elektryczne autobusy <i>Marek Gancarczyk</i>	12
Solaris dostarczy 12 autobusów hybrydowych <i>Marek Gancarczyk</i>	12
MPK S.A. w Krakowie kupuje 60 autobusów <i>Marek Gancarczyk</i>	13
Udogodnienia dla seniorów <i>Bożena Migas, Lilianna Jakiel</i>	14
Dla mnie najważniejsza jest niska podłoga <i>Rozmawiał Marek Gancarczyk</i>	16
Warto robić coś realnego, co służy innym <i>Rozmawiał Marek Gancarczyk</i>	18
Elektryczne tramwaje w Krakowie <i>Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej</i>	22
Zabytkowe pojazdy promują komunikację miejską <i>Bożena Migas</i>	24
Gdański wagon Ring wyremontowany przez MPK <i>Jacek Kołodziej</i>	26
Przyszłość transportu miejskiego w Krakowie <i>Jan Machowski</i>	28
Budowa metra to bardzo duży wydatek <i>Rozmawiał Marek Gancarczyk</i>	29
System Informacji dla Prowadzących <i>Jakub Janczak</i>	30
Co można znaleźć w automacie biletowym? <i>Grzegorz Bochenek</i>	32
Męskie brzmienie chóru <i>Redakcja</i>	33
MPK S.A. w Krakowie walczyło o tytuł EBA <i>Marek Gancarczyk</i>	34
Kto zatriumfuje w czerwcu? <i>Janusz Więckowski</i>	35
Pasażerowie piszą nie tylko skargi, ale także pochwały <i>Anna Robak</i>	36
Jeszcze bezpieczniejsza podróż komunikacją miejską <i>Marcin Warszawski</i>	37
Straż Miejska i MPK dbają o bezpieczeństwo pasażerów <i>Marcin Warszawski</i>	38
Kardynał Stanisław Dziwisz odprawił 71. mszę tramwajarską <i>Władysław Michalski, Lilianna Jakiel</i>	39
Komfortowy odpoczynek na pętlach <i>Hubert Waguła</i>	40
MPK S.A. nie nadzoruje już pracy kontrolerów biletów <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Biuro rzeczy znalezionych MPK S.A. <i>Katarzyna Leśniak</i>	41
Sylwetka – Kazimierz Mamoń <i>Redakcja</i>	41
KALENDARIUM <i>Szymon Ziemiański</i>	42



DOSTAWY „KRAKOWIAKÓW” TO NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIE KOMUNIKACYJNE 2015 ROKU



W styczniu 2016 roku zapytaliśmy naszych pasażerów, co według nich było najważniejszym wydarzeniem komunikacyjnym w 2015 roku.

Większość osób, która wzięła udział w sondzie na naszej stronie internetowej www.mpk.krakow.pl uznała, że były to dostawy 36 tramwajów „Krakowiak”. Tak zagłosowało 47 proc. pasażerów. Drugie miejsce ex aequo w głosowaniu – po 19 proc. zajęło wycofanie wysokopodłogowych tramwajów z linii nr 4 i zastąpienie ich nowoczesnymi, niskopodłogowymi

tramwajami oraz budowa estakady tramwajowej łączącej ul. Wielicką z Lipską. Kolejne miejsce z 7 proc. przypadło ogłoszonym przez MPK S.A. przetargom na zakup ponad 100 autobusów. Najmniej głosów internautów – po 4 proc. zdobyło wprowadzenie rozkładów z większą czcionką na przystankach i remont torowiska wokół I Obwodnicy.

W internetowej sondzie wzięło udział prawie 1,5 tys. internautów.

Marek Gancarczyk

PRACOWNICY MPK ODDALI 144,1 LITRÓW KRWI NA 140 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

Doładnie 144,1 litrów krwi oddali pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie w ramach akcji, która była głównym elementem obchodów jubileuszu 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Akcja trwała przez cały 2015 rok, a oficjalne rozpoczęła się 9 kwietnia 2015 roku w siedzibie Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie.

- Uznaliśmy, że to najlepsza okazja do tego, aby dla mieszkańców miasta zrobić coś więcej oprócz zakupu nowoczesnych tramwajów i autobusów. Dlatego zdecydowaliśmy, że spróbujemy oddać 140 litrów krwi, która zostanie wykorzystana do ratowania zdrowia i życia mieszkańców – mówił w 2015 roku Rafał Świerczyński, prezes MPK S.A. w Krakowie, który sam w ramach akcji trzy razy oddał krew.

Krew mogli oddawać wszyscy pracownicy oraz osoby związane z MPK S.A.. Podczas rejestracji w punktach poboru krwi byli oni zapisywani w specjalnie stworzonej grupie, co pozwoliło dokładnie sprawdzić ilość oddawanej przez nich krwi. Najwięcej krwi udało się oddać pracownikom MPK S.A. w maju 2015 roku – było to 19,85 litrów. Z kolei najmniej krwi zebrano w okresie od stycznia do kwietnia 2015 roku.

Krew była oddawana w trzech placówkach Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie:

Oprócz tych miejsc pracownicy MPK S.A. oddawali także krew w innych punktach, które znajdowały się najbliżej ich miejsca zamieszkania, m.in. w Bochni, Myślenicach, Chrzanowie. Krew była także oddawana w specjalnym ambulansie podczas Dnia Dziecka, który został zorganizowany na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze w niedzielę, 31 maja 2015 roku.

Akcja „140 litrów krwi na 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie” zmobilizowała wielu pracowników do tego, aby po raz pierwszy oddać krew. Wie-



Pracownicy oddawali krew przez cały 2015 rok

lu z nich uznało, że będzie to robić systematycznie także w przyszłości. Nie brakowało także osób, które w 2015 roku oddały krew sześć razy, a więc robiły to tak często jak tylko jest to możliwe – co dwa miesiące.

Akcję oddawania krwi bardzo mocno wspierał klub Honorowych Dawców Krwi, którego członkami są pracownicy MPK S.A.. Klub HDK od ponad 50 lat działa przy krakowskim przewoźniku, a jego członkowie w 2015 roku oddali łącznie ponad 70 litrów krwi.

Inicjatywę MPK S.A. wspierali także artyści. W czwartek, 19 listopada 2015 roku orkiestra Sinfonietta Cracovia zagrała trzy krótkie koncerty w ramach akcji „140 litrów krwi na 140 lat komunikacji miejskiej”. Koncerty promujące honorowe krwiodawstwo zostały zorganizowane w uniwersyteckim Szpi-



Specjalna reklama na tramwaju promowała honorowe krwiodawstwo



Oficjalne rozpoczęcie akcji oddawania krwi

talu Dziecięcym w Prokocimiu przy ul. Wielickiej 265, w Szpitalu Specjalistycznym im. Stefana Żeromskiego na os. Na Skarpie 66a, oraz w Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa przy ul. Rzeźniczej 11, gdzie pracownicy krakowskiego przewoźnika oddawali krew. Po kilkunastominutowym finałowym koncercie w RCKiK muzycy z Sinfonietta Cracovia w ramach akcji MPK S.A. sami zgłosili się do oddania krwi.



Ambulans podczas Dnia Dziecka w zajezdni tramwajowej Podgórze.

Oprócz oddawania krwi przez pracowników MPK, krakowski przewoźnik przez cały rok promował honorowe krwiodawstwo. W tym celu na jednym z niskopodłogowych tramwajów NGT6 została nałożona specjalna reklama, a w monitorach zamontowanych w pojazdach MPK S.A. były wyświetlane informacje poświęcone tematyce oddawania krwi.

Te działania bardzo pozytywnie oceniła dyrekcja Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie.

- Podjętą przez MPK S.A. w Krakowie inicjatywę Dyrekcja RCKiK w Krakowie wraz z zespołem ocenia bardzo pozytywnie, szczególnie formy promocji honorowego dawstwa krwi. Niezaprzeczalnym

jest również fakt, że trwająca niemal rok akcja zachęciła wiele osób spoza pracowników MPK w Krakowie do oddawania krwi, co pozwoliło na zwiększenie jej depozytu w RCKiK w Krakowie - powiedziała Jolanta Zatorska, dyrektor Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie.

**Małgorzata Rzychniak,
Marek Gancarczyk**

„ZAKOCHAJ SIĘ W KRAKOWIAKU...” – WALENTYNOWY TRAMWAJ W KRAKOWIE

Nie od dzisiaj wiadomo, że w tramwaju „Krakowiak” można skorzystać z wielu udogodnień. Na przykład, bez stresu o baterię posłuchać dobrej muzyki w smartfonie. Gdy „padnie”, port USB lub gniazdo z zasilaniem jest na wyciągnięcie ręki. W Krakowiaku można też przewieźć bez kłopotów rower i duży plecak. Jednak tego, że w „Krakowiaku” można się zakochać, raczej nikt się nie spodziewał.

Chętni do takich wyznań byli wszyscy pasażerowie specjalnego tramwaju „Krakowiak”, który 14 lutego kursował ulicami Krakowa. Wszystko zaczęło się popołudniową porą w zajezdni tramwajowej Podgórze skąd rozpoczęła się najdłuższa w Polsce trasa dla zakochanych. Jadąc ulicami Kalwaryjską, Krakowską, przez Plac Wszystkich Świętych, aleją Pokoju, Kocmyrzowską do Wzgórz Krzesławickich „Krakowiak” zebrał rzeszę świętujących tego dnia zakochanych.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie postanowiło bowiem wspólnie z Teatrem Ludowym umożliwić pasażerom słuchanie podczas jazdy romantycznych piosenek Hanki Ordonówny, Anny German, Hanny Banaszak, Ewy Bem, Krystyny Prońko czy Maryli Rodowicz. Śpiewali je aktorzy teatru – Małgorzata Krzysica, Jan Nosal i Piotr Piecha. Było więc rzewne „Miłość ci wszystko wybaczy”, ale i dynamiczne „Do zakochania jeden krok”.



Pasażerowie, zrazu onieśmieleni, szybko dawali się porwać miłosnym uniesieniom – jedni szeptali tajemne zaklęcia, inni głośno mówili: kocham cię!

Tomek i Magda przyznali nam, że są ze sobą od niedawna i tak naprawdę dopiero się poznają. Nikt by o nich tego nie powiedział, bowiem całą podróż siedzieli przytuleni do siebie podśpiewując z aktorami. Czerwone serduszka, którymi był udekorowany „Krakowiak” sprawiały, że przechodnie zatrzymywali się na chwilę, by uśmiechnąć się i pomachać radośnie... Atmosfera udzieliła się wszystkim, do tego stopnia, że na ogłoszony przez MPK konkurs fotograficzny przesłano mnóstwo zdjęć.

**Justyna Mierzwa
fot. Dominik Kusion**



KONKURS FOTOGRAFICZNY „ZAKOCHAJ SIĘ W KRAKOWIAKU”

Warto było wziąć udział w konkursie zorganizowanym przez MPK S.A. z okazji Walentynek, skoro nagrodą była możliwość samodzielnego poprowadzenia najdłuższego w Polsce tramwaju, czyli „Krakowiaka”.

Z tej wyjątkowej możliwości mogli skorzystać wszyscy laureaci konkursu „Zakochaj się w Krakowiaku”, którzy do MPK S.A. przesłali swoje zdjęcia na tle najnowszego krakowskiego tramwaju. We wtorek, 8 marca każdy z nich mógł usiąść na fotelu motorniczego i po wysłuchaniu instrukcji doświadczonego pracownika Ośrodka Szkolenia MPK S.A., samodzielnie poprowadzić prawie 43 – metrowy wagon na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze. Dodatkowo zakochani mieli także okazję prowadzić tramwaj z pulpitu znajdującego się z tyłu wagonu, gdzie ruszanie i hamowanie odbywa się za pomocą... przycisków. Wszyscy przyznali, że było to dla nich niepowtarzalne przeżycie.

Najwięcej głosów użytkowników profilu MPK S.A. na Facebooku uzyskało zdjęcie nadesłane przez Annę Hoduń i Sebastiana Kudelę. Na najbardziej zakochaną parę w „Krakowiaku” zagłosowało 915



Zwycięzcy konkursu przed Krakowiakiem

osób. Drugie miejsce zajęło zdjęcie Eweliny Cichoń i Patryka Fuxsa (354 głosy). Trzecie miejsce z 270 polubieniami zajęło zdjęcie przesłane przez Joannę Machowską i Wojciecha Nachmana. O czwartym miejscu zdjęcia Justyny Sułkowskiej i Kamila Sułkowskiego zdecydowało 158 głosów. Piąte miejsce przypadło zdjęciu nadesłanemu przez parę Vera Markelova i Albert Narbekov (30 głosów).

Konkurs został ogłoszony przez MPK S.A. w niedzielę, 14 lutego, kiedy to na ulice miasta wyjechał specjalny tramwaj dla zakochanych. Spośród wszystkich prac konkursowych, które wpłynęły do krakowskiego przewoźnika jury wytypowało pięć najlepszych. Wzięty udział w drugim etapie konkursu, podczas którego to użytkownicy oficjalnego profilu MPK S.A. na Facebooku decydowali kto jest autorem najciekawszego zdjęcia.

Marek Gancarczyk



To zdjęcie uzyskało najwięcej głosów



Pani Justyna za sterami tramwaju

MPK S.A. WYBUDOWAŁO NOWOCZESNĄ HALĘ STACJI OBSŁUGI I REMONTÓW

MPK SA w Krakowie wybudowało nową halę Stacji Obsługi i Remontów, w której będą przeglądane, serwisowane i modernizowane krakowskie tramwaje. W styczniu 2016 roku symbolicznego oddania do użytku dokonał Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa.

Hala ma powierzchnię 2.187,35 m², a koszt jej powstania i wyposażenia wyniósł około 18 mln zł netto. Budowę hali rozpoczęto w 2014 roku, jako kontynuację kompleksowej modernizacji obiektów Stacji Obsługi i Remontów, gdzie przeglądane i modernizowane są krakowskie tramwaje. Realizacja inwestycji rozłożona została na kilka etapów. W pierwszym etapie, który rozpoczął się w lipcu 2014 roku, przystąpiono do prac wyburzeniowych obejmujących rozbiórkę starej części hali. Kolejny etap prac to już

roboty budowlano-montażowe wraz z wykonaniem wszelkich instalacji wewnętrznych i zewnętrznych. W roku 2015 kontynuowano dalsze prace budowlano-montażowe. Zrealizowano również konieczne roboty związane z wykonaniem nowej infrastruktury torowo-sieciowej wraz robotami towarzyszącymi m.in. wykonano drogi, place, oświetlenie terenu.

Końcowym etapem prac było wyposażenie obiektu w maszyny i urządzenia stanowiące zaplecze technologiczne hali, m.in. zamontowano suwnicę do transportu elementów wagonów o udźwigu 10 ton oraz zakupiono wózek mobilny do ciągnięcia wagonów tramwajowych, który może holować przedmioty o wadze nawet 200 ton.

Lilianna Jakiel



Myjnia – umożliwia przygotowanie pojazdów i ich części do regeneracji lub przeglądu poprzez usunięcie zanieczyszczeń, głównie kurzu i błota. Zamontowane urządzenia dają możliwości mycia dachów i podwozi, zwłaszcza wózków napędowych i tocznych. W trakcie budowy hali powstał podziemny zbiornik napełniany wodą deszczową wykorzystywaną do procesów mycia, dzięki czemu zostało ograniczone zużycie wody bieżącej.

Kabina śrutownicza – gdzie odbywa się czyszczenie z rdzy i farby nieregularnych elementów stalowych, np. konstrukcji pojazdów oraz wózków wagonowych. Czyszczenie odbywa się za pomocą ścierniwa (drobne metalowe elementy) rozpędzonego przy użyciu sprężonego powietrza. Cały proces jest przeprowadzany wewnątrz szczelnej zamkniętej komory wyposażonej w układ filtrowentylacji oraz separacji ścierniwa. Wykorzystane ścierniwo automatycznie jest transportowane do układu filtrów i wykorzystywane ponownie w procesie czyszczenia.



Kabina lakiernicza – przeznaczona jest do lakierowania elementów tramwajów oraz całych pojazdów. Spełnia wszystkie niezwykle surowe wymagania techniczne związane m.in. z ochroną środowiska. Istnieje możliwość podziału kabiny na dwie części, co pozwala na prowadzenie różnych prac w tym samym czasie. Przy mniejszych potrzebach umożliwia to ograniczenie zużycia energii. Zastosowane urządzenia pozwalają kontrolować proces wentylacji kabiny i dostosowywać jej intensywność do potrzeb z równoczesnym odzyskiem zużytego ciepła.



MPK KUPUJE ELEKTRYCZNE AUTOBUSY

Pasażerowie w Krakowie już od dwóch lat korzystają z linii obsługiwanej autobusami napędzanymi energią elektryczną.

W kwietniu 2016 roku mijają dokładnie dwa lata od kiedy na linii nr 154 zaczęły kursować autobusy elektryczne. Obecnie przewożą na niej pasażerów cztery pojazdy, a wśród nich jeden wyprodukowany

przez firmę Solaris, pojazd firmy L-Bus i dwa pojazdy chińskiego producenta BYD.

Przypomnijmy, że linia nr 154 funkcjonuje już od 29 kwietnia 2014 roku i była pierwszą w Polsce linią, na której pasażerów przewoziły elektryczne autobusy.

Krakowski przewoźnik czeka obecnie na dostawę 4 nowych autobusów elektrycznych o długości ok. 9 metrów, które firma Solaris ma czas dostarczyć do

połowy 2016 roku. Zakup tych pojazdów elektrycznych to dopiero początek zakupów ekologicznego taboru napędzanego energią elektryczną.

MPK S.A. przygotowuje się do ogłoszenia przetargu na zakup 20 nowych autobusów elektrycznych wraz z systemem ładowania (w tym trzy przegubowe o długości ok. 18 m i 17 standardowych o długości ok. 12 m).

Marek Gancarczyk



SOLARIS DOSTARCZY 12 AUTOBUSÓW HYBRYDOWYCH DO KRAKOWA

Solaris Bus&Coach SA dostarczy do Krakowa 12 autobusów hybrydowych przegubowych o długości 18 metrów. Oferta firmy z Bolechowa była jedyną, jaka wpłynęła do MPK S.A. w przetargu, który został ogłoszony w grudniu 2015 roku.

Przesłana oferta spełniała wszystkie wymagania zawarte w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Przypomnijmy, że Solaris Bus&Coach SA za dostarczenie 12 autobusów hybrydowych zaproponował kwotę 25.200.008 zł netto.

Największą zaletą zamówionych przez MPK S.A. autobusów jest napęd hybrydowy łączący silnik elektryczny i spalinowy spełniający najwyższe europejskie normy ochrony środowiska Euro 6. Pojazdy

będą wyposażone w klimatyzację, automat biletowy i nowoczesny system informacji pasażerskiej.

Marek Gancarczyk



MPK S.A. W KRAKOWIE KUPUJE 60 AUTOBUSÓW NOWEJ GENERACJI Z SILNIKAMI EURO 6



Przstawiciele MPK S.A. i firmy Solaris Bus&Coach SA na początku 2016 roku podpisali umowę na dostawę 60 niskopodłogowych i niskoemisyjnych autobusów miejskich do Krakowa. Będą to pojazdy nowej generacji, które oferują jeszcze większy komfort podróżowania pasażerom, a kierowcom lepsze warunki pracy.

Wartość podpisanego kontraktu to ponad 71 milionów złotych. Dostawy 60 sztuk nowych Solarisów Urbino 12 zaplanowane są na czerwiec 2016 roku.

- Zamawiając nowe autobusy, zwracaliśmy uwagę, aby były to pojazdy gwarantujące pasażerom wysoki komfort podróży. Dodatkowo oczekujemy pojazdów spełniających najwyższe europejskie normy związane z ochroną środowiska – podkreślił Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie.

W porównaniu ze znaną dotychczas w Krakowie wersją Urbino nowa generacja oferuje pasażerom między innymi więcej miejsc siedzących, dostępnych z niskiej podłogi oraz bardziej przestronne wnętrze. Do dyspozycji kierowców oddana zostanie bardziej ergonomiczna kabina, którą dzięki wyżej umieszczonej fotelowi zapewnia prowadzącemu pojazd lepszą widoczność. Pasażerowie nie będą mieli problemu z rozpoznaniem nowych Solarisów, ponieważ ich design znacznie różni się od poprzedniej wersji. Miła niespodzianka czeka na użytkowników urządzeń mobilnych korzystających z komunikacji miej-

skiej. Na pokładzie każdego z autobusów zamontowane zostaną bowiem trzy porty USB, dzięki którym będzie można uzupełnić baterie smartfonów lub tabletów.

Pojazdy będą napędzane ekologicznymi silnikami firmy DAF spełniającymi restrykcyjne normy emisji spalin Euro 6. Dodatkową nowością będzie system rekuperacji energii. Odzyskiwana w procesie hamowania energia kinetyczna po przekształceniu na elektryczną jest gromadzona w specjalnych superkondensatorach. Następnie można ją wykorzystać do zasilania instalacji elektrycznej autobusu. To rozwiązanie pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa.

- Kraków to jeden z naszych najważniejszych klientów nie tylko na rynku polskim, ale i w całej Europie. Jesteśmy dumni, że będziemy mogli dostarczyć Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Krakowie tak dużą flotę autobusów najnowszej generacji. Dołożymy wszelkich starań, aby ich pasażerowie i kierowcy byli zadowoleni z jakości podróżowania – powiedział Eberhard Wolters, Członek Zarządu Solarisa ds. Sprzedaży, Marketingu oraz After Sales.

Warto przypomnieć, że krakowski przewoźnik kupuje te autobusy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, korzystając z instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Marek Gancarczyk

UDOGODNIENIA DLA SENIORÓW

MPK S.A. w Krakowie jest firmą, której nie są obojętne problemy osób starszych i niepełnosprawnych. Potwierdzają to liczne działania, które Spółka podejmuje wprowadzając do eksploatacji nowoczesny tabor tramwajowy i autobusowy.

Przez kilkanaście ostatnich lat dynamicznie zmienił się tabor krakowskiego przewoźnika. MPK S.A. w Krakowie zakupiło ponad 100 niskopodłogowych tramwajów i ponad 500 niskopodłogowych autobusów oraz przeprowadziło modernizacje i remonty pojazdów starszego typu. Dzięki sukcesywnym i systematycznym działaniom wprowadzony został szereg udogodnień mających na celu zapewnienie komfortu podróży osobom starszym i niepełnosprawnym. Zaczęto montować platformy dla wózków w wagonach N8 oraz NGT6. Z kolei w wagonach EU8N przygotowywano część niskopodłogową.

MPK ma na celu przystosowanie taboru tak, aby podróż była przyjazna dla wszystkich szczególnie dla osób starszych czy niepełnosprawnych. Działania w tym kierunku polegały niejednokrotnie na konsultacjach z osobami słabowidzącymi, których uwagi okazywały się bardzo cenne przy wyposażeniu nowoczesnych pojazdów w elementy takie jak:

- wyświetlacze zewnętrzne pokazujące numer linii i kierunek w kolorze bursztynowym,
- światła diodowe pomarańczowe znajdujące się w poręczach i na podłodze,
- przyciski otwierania drzwi z napisami w alfabecie Braille'a.

Dla seniorów MPK przygotowało także szereg udogodnień w zakresie poruszania się w najnowszych niskopodłogowych wagonach tramwajowych:

- wewnątrz przy drugich drzwiach znajduje się strefa dla wózków inwalidzkich ze specjalnym pasem zabezpieczającym wózek,
- w strefie przy drzwiach znajduje się żółta antypoślizgowa podłoga,

To urządzenie służy do kontaktu z motorniczym



Specjalne oświetlenie poręczy

- drugie drzwi posiadają dwa przyciski – jeden z nich jest przeznaczony dla osób niepełnosprawnych (naciśnięcie tego przycisku powoduje, że drzwi nie zamkną się automatycznie i tylko motorniczy może je odblokować zamknąć, co umożliwi osobom niepełnosprawnym i starszym spokojne wejście do pojazdu).

Istotnym elementem jest także oznakowanie wewnętrzne i zewnętrzne oraz system informacyjny ułatwiający seniorom podróż:

- piktogramy na szybie informujące o miejscu na wózek dziecięcy i wózek inwalidzki,
- wyświetlacze informujące o trasie przejazdu,
- zapowiadanie głosowe przystanków,
- możliwość kontaktu z prowadzącym poprzez wykorzystanie funkcji Intercomu (urządzenia są zamontowane w najnowszych tramwajach obok drzwi).



Przyciski otwierania drzwi z napisami dla osób niewidomych

Wszystkie nowoczesne pojazdy wyposażone są w monitoring co dodatkowo sprawia, że podróżujący mogą czuć się bezpieczniej.

MPK dba o systematyczne doksztalcanie kierowców i motorniczych. Szkolenia mają na celu odpowiednie przygotowanie pracowników do umiejętnego kontaktowania się z osobami starszymi i niepełnosprawnymi i w razie potrzeby udzielania im pomocy.

Dodatkowo firma wprowadza udogodnienia na przystankach w postaci wizualnej informacji pasażerskiej - rozkłady jazdy z powiększoną czcionką. Na przystankach montowane są podświetlane gabloty na rozkłady jazdy oraz podświetlane kasetony z numerem linii, z nazwą przystanku i znakiem przystankowym.

Bożena Migas, Lilianna Jakiel



Platforma bardzo ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach

DLA MNIE NAJWAŻNIEJSZA JEST NISKA

Rozmawiamy z Pawłem Grzybowskiem, który poruszając

Marek Gancarczyk: Jak często podróżuje Pan komunikacją miejską?

Paweł Grzybowski: Bardzo często. Praktycznie codziennie, a czasem nawet kilka razy dziennie.

MG: Częściej korzysta Pan z autobusów, czy z tramwajów?

PG: Zdecydowanie częściej korzystam z autobusów. Kursują na trasach, które bardziej mi odpowiadają.

MG: A z jakiego typu wózka Pan korzysta poruszając się w Krakowie – tradycyjnego czy elektrycznego?

PG: Najczęściej korzystam z wózka elektrycznego. Ze zwykłego wózka korzystam natomiast wtedy, gdy muszę gdzieś jechać i zależy mi na czasie, a nie jestem pewien, czy każdy autobus na linii jest wyposażony w platformę. Wtedy tej platformy nie potrzebuję, żeby dostać się do autobusu.

MG: Jakiej pomocy prowadzącego najbardziej Pan oczekuje?

PG: Jeżeli poruszam się na wózku elektrycznym to podjeżdżam do pierwszych drzwi autobusu i proszę kierowcę o otwarcie platformy. Bez niej nie jestem w stanie dostać się do autobusu. Kiedy kierowca wychodzi z kabiny i podchodzi do mnie, żeby to zrobić to od razu go informuję, gdzie będę wysiadał i proszę o pomoc. Z kolei jeżeli jadę na zwykłym wózku to wystarczy, że kierowca podjedzie blisko peronu przystankowego i obniży podłogę, czyli zrobi tzw. przyklęk autobusu. Zawsze staram się także informować i przypominać prowadzącym o tym, że będę wysiadał na danym przystanku naciskając specjalny przycisk dla niepełnosprawnych zamontowany w autobusach.

MG: Jak Pan ocenia postawę prowadzących autobusy i tramwaje MPK w stosunku do Pana i innych osób niepełnosprawnych?

PG: Z komunikacji miejskiej korzystam od wielu lat. Na pewno w tym czasie bardzo poprawił się tabor autobusowy. Każdy pojazd ma już niską podłogę. Podoba mi się także sposób montażu w pojazdach

automatów biletowych. Jest to tak zrobione, że mnie nie przeszkadza on w wygodnym ustawieniu wózka, a inni pasażerowie jadący ze mną mogą spokojnie z niego korzystać i kupić bilet. Zachowanie kierowców także w bardzo wielu przypadkach jest profesjonalne – chętnie mi pomagają i sami interesują się gdzie będę wysiadał. Staram się na bieżąco zgłaszać do MPK każde zachowanie kierowców – zarówno wtedy, kiedy mam do nich uwagi, jak i w sytuacjach, gdy chcę zgłosić pochwałę za ich profesjonalizm i chęć pomocy. Ponieważ podróżuję często to część kierowców mnie już rozpoznaje. Wiem, że czasami, kiedy o określonej godzinie nie ma mnie na przystanku, to nawet się zastanawiają czy na mnie trochę nie poczekać, bo martwią się czy przypadkiem po prostu się nie spóźniłem.

MG: Jakiego rodzaju element wyposażenia pojazdu jest dla Pana najważniejszy i najpotrzebniejszy?

PG: To zależy z jakiego wózka korzystam. Kiedy jest to zwykły wózek to wystarczy, że autobus jest niskopodłogowy i ma przyklęk.

PODŁOGA, PRZYKŁĘK I PLATFORMA

się na wózku codziennie korzysta z komunikacji miejskiej.

W przypadku wózka elektrycznego niezbędna jest jeszcze platforma. Oczywiście przyciski dla niepełnosprawnych też są przydatne. Niestety często obserwuję, że bezmyślnie korzystają z nich osoby, które nie powinny tego robić.

MG: Często mówimy dzisiaj o braku empatii u ludzi. Czy zawsze może Pan liczyć na pomoc innych pasażerów?

PG: Nie zawsze, ale bardzo często. Z reguły najchętniej chcą mi pomagać kobiety. Chociaż zdarzyła mi się też taka sytuacja, że pewna starsza pani podeszła do mnie i domagała się, żebym ustąpił jej miejsca.

MG: Jak Pan zareagował?

PG: Odpowiedziałem, że bardzo chętnie bym to zrobił, gdybym tylko mógł chodzić.

Rozmawiał Marek Gancarczyk



WARTO ROBIĆ COŚ REALNEGO, CO SŁUŻY INNYM, ZAMIAST HEJTOWAĆ I TWORZYĆ MEMY W INTERNECIE

Członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych: Piotr Reclaw, Tomasz Bielecki i Jakub Tracz opowiadają o tym jak tworzyli teledysk o kultowych tramwajach 105N.

Marek Gancarczyk: W ubiegłym roku nagraliście świetny i wyjątkowy teledysk do muzyki zespołu Kraftwerk, którego głównym bohaterem jest wagon 105N. Co was skłoniło do tego, aby wybrać właśnie ten tramwaj?

Tomasz Bielecki: Gdy demontowaliśmy części z przeznaczonych do kasacji wagonów 105N wykręciliśmy sporo przycisków i pulpity. Wtedy w mojej głowie pojawił się obraz zespołu Kraftwerk, którego członkowie bardzo często grali na różnych instrumentach stworzonych przez siebie. Pomyślałem sobie, że fajnie byłoby tak dla żartu nakręcić krótki filmik, jak „gramy” na tych pulpitych, które wykręcamy z kabin 105-tek. Koledzy, którzy wtedy ze mną byli z entuzjazmem podchwycili ten pomysł. Wybraliśmy najbardziej znaną piosenkę Kraftwerk, czyli utwór „Das Model”. Umówiliśmy się na konkretny dzień, wykręciliśmy pulpity z tramwajów i zaczęliśmy przed nimi szaleć, niektórzy nawet tańczyli jak zawodowi modele. Zaznaczam, że na początku idea była taka,

że kręcimy to tylko dla siebie, ot po prostu, żeby się wspólnie pośmiać w gronie znajomych. Pewnie dlatego tak puściliśmy wodze fantazji. Nasz materiał miał być dokładnie odwzorowany z oryginalnego teledysku „Kraftwerk”. Tam gdzie w oryginale jest pokazana modelka, ktoś tańczył właśnie w roli modelki, tam gdzie niemiecki zespół gra na keyboardach, my gramy na pulpitych 105-tek.

Jakub Tracz: Zawsze chcieliśmy nagrać filmik związany z komunikacją, taki właśnie humorystyczny. W mojej ocenie takich filmów brakuje, bo wiele osób nie ma styczności z komunikacją publiczną w takim zakresie jak my. A w ubiegłym roku okazała się sama podczas demontażu wycofanych przez MPK wagonów 105N. Są to przecież popularne wagony, przez wiele osób bardzo lubiane. A my mamy do nich spory sentyment.

MG: Dlaczego zdecydowaliście, że nagracie właśnie teledysk, a nie film o tramwajach 105N? Sami

przyznajecie, że już od dawna pomysł takiego filmu chodził wam po głowie.

TB: Od zawsze fascynowała mnie muzyka. Lubię słuchać różnych gatunków muzyki. Zawsze chciałem w ramach naszych działań, jako klubu, nagrać jakiś teledysk, nawet ułożyć własne słowa do istniejącej muzyki. Już wtedy gdy MPK wycofywało z ruchu Ikarusy to miałem pomysł, aby przerobić utwór „Zostawcie Titanica” Lady Pank na „Zostawcie Ikarusy” itd. Ale to była dawno temu. Ikarusy odchodziły w 2007 roku i wtedy to się nie udało. Teraz przy wycofywaniu wagonów 105N wykorzystaliśmy sytuację, aby do tego pomysłu wrócić.

MG: Opowiedzcie jak technicznie wyglądało nagrywanie tego teledysku?

TB: Nagranie zaplanowaliśmy na jedno popołudnie. Wcześniej mieliśmy przygotowanych kilka pulpitych wykręconych z tramwajów. Pulpitych było tyle, żeby każda osoba, która chciała wystąpić miała do dyspozycji jeden. A potem to już „poszliśmy” na żywioł. Zamyślny był taki, że gramy na pulpitych – i to była jedna scena. Oprócz tego mieliśmy grać na wszystkim co się do tego nadawało i wydawało dźwięki np. przyciski. W trakcie realizacji wymyślaliśmy różne inne sceny. Przypominaliśmy sobie teledyski zespołu „Kraftwerk” i staraliśmy się na bieżąco dodawać nowe elementy. Wszystko oczywiście miało być połączone w rytm muzyki. Jak ktoś przyciska przycisk do rytmu. Potem okazało się jednak, że wszystkiego nie dało się nagrać w jedno popołudnie. Przy montażu wyszło, że materiału jest za mało i musieliśmy kilka scen dograć.

MG: Tańczenie z drzwiami lub z poręczą ze 105-ki nie sprawiało kłopotu?

JT: Na szczęście nie (śmiech). Chociaż robiłem to po raz pierwszy w życiu, udało się. W całym tramwaju szukaliśmy różnych przedmiotów, które przypominały instrumenty. Oryginalna muzyka „Kraftwerk” cały czas była puszczana z głośnika i do niej staraliśmy się dopasować nasze zachowanie.

MG: Czyli liczyła się inwencja każdej z osób?

PR: Dokładnie tak. Sekwencja powstawania tego teledysku była taka, że najpierw mieliśmy pulpity.

Stwierdziliśmy więc, że fajnie byłoby je wykorzystać. Tak powstała ta chyba najstynniejsza nasza scena, gdy stoimy przed pulpitych i udajemy, że na nich gramy. A później stwierdziliśmy, że trzeba nagrać coś więcej. Tak jak to już mówiliśmy - zaczęliśmy szukać rzeczy na których można „grać”. Liczyły się też pomysły takie jak wychylenie się z kabiny, czy przez kłapę w podłodze. Chodziło przecież o to, żeby można było do tego co robimy dograć tekst piosenki.

MG: Co było dla was najtrudniejsze podczas nagrywania?

TB: Najtrudniejsza była scena, w której nasz kolega Dominik wychyla się przez kłapę w podłodze. Trzeba było się ładnie zgrać w czasie, zaś Dominik miał mało czasu żeby nauczyć się tekstu

JT: Zdecydowanie utrzymać powagę (śmiech)

PR: Problemem był czas, który mogliśmy poświęcić na nagranie, ponieważ kręcenie teledysku było tylko dodatkiem do naszej wtedy głównej działalności przy tych wagonach, czyli pozyskiwania części.

MG: Nie da się ukryć, że kiedy gotowy film wrzuciliście do Internetu wielu osobom bardzo się spodobał. Wszyscy pozytywnie go oceniali. Zaskoczyło was to? Poculiście się jak gwiazdy?

PR: Ja tylko czekałem kiedy znajdziemy się na prześmiewczej składance jakichś dziwnych filmików na youtube. O dziwo nic takiego się nie stało.

MG: Baliście się, że inni będą ten film przerabiać?

PR: Nawet nie chodziło o to, że będą przerabiać, co po prostu, że będą się z nas śmiać. Sceny były bardzo spontaniczne. Okazało się jednak, że innym się to bardzo podoba. Kiedy byliśmy w Radiu Kraków to redaktor prowadzący z nami rozmowę przyznał, że kiedy filmik został wrzucony do sieci to cała redakcja go oglądała i dla nich to był filmik dnia.

MG: Po tylu występach w mediach, które zainteresowały się waszym filmem, to chyba czujecie się popularni?

JT: Absolutnie nie. Nie da się jednak ukryć, że byliśmy zdziwieni jak pozytywnie to co zrobiliśmy zostało odebrane.



PR: No i że media się tym zainteresowały. Myśleliśmy, że owszem miłośnicy komunikacji będą to sobie „lajkować”, ale nie przyszło nam do głowy, że media aż tak się tym zainteresują.

TB: Myślę, że ten film dlatego się tak spodobał, bo jak go kręciliśmy nie mieliśmy go zamiaru publikować. Mając tego świadomość inaczej się zachowywaliśmy.

MG: Kiedy wasz film został udostępniony na oficjalnym profilu MPK S.A. na Facebooku to wiele osób uznało go za najfajniejszy w całym 2015 roku. Czy to was zachęciło do nagrywania kolejnych tego typu teledysków?

PR: Wydaje mi się, że to prawda co mówią niektórzy, że jak powstaje jakiś film i ma części, to zawsze ta pierwsza część jest najlepsza. Osobiście uważam, że gdyby powstało coś jeszcze w podobnym stylu, to nie byłoby tak spontaniczne i takie nowe. Na pewno nie byłoby już tego „wow” co przy naszym pierwszym filmiku. Owszem planujemy zrobić coś w trochę innym stylu, raczej coś dokumentalnego. Na pewno nie będzie to przypominać teledysku do muzyki „Kraftwerk”.

JT: Wydaje mi się, że gdyby powstał jeszcze jeden taki teledysk, to byłoby to jeszcze w porządku. Ale każdy kolejny byłby już po prostu nudny.

TB: To tak jak z akcją w tramwaju „Krakowiak”, którą zrobiła grupa innych miłośników komunikacji. O ile pierwsze filmy, jak ktoś prasuje w tramwaju albo robi tosty to rzeczywiście było coś nowego i fajnego, to kolejne filmy były po prostu „odgrzewaniem starego kotleta” i wałkowaniem tego samego tematu. To stało się nudne. My na pewno nie chcemy tak zanudzać innych tym, co robimy.

MG: Niewątpliwie teledysk o wagonach 105N jest waszym sukcesem. Ja jednak chciałbym was jeszcze zapytać o to, czym przede wszystkim się zajmujecie w Krakowie, czyli o waszą pomoc przy renowacji zabytkowych pojazdów MPK. Nie znam żadnej innej grupy miłośników w Krakowie, oprócz Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, która istnieje nie tylko w Internecie, ale zajmuje się także realną pracą przy historycznych tramwajach i autobusach.

TB: O nas właśnie w Internecie jest mało, ponieważ my wolimy robić coś realnego. Oczywiście można pisać do siebie i tworzyć coś w Internecie i to na pewno też jest potrzebne i dobre, ale dla mnie równie ważne jest spotkanie się z drugim człowiekiem w realnym świecie. Tym bardziej, że w tym realnym świecie rzeczywiście coś z tej pracy powstaje.

PR: Być może inni miłośnicy są zdecydowanie częściej od nas widoczni i rozpoznawani w Internecie. Ale czym oni są? Oni są słowem, coś tam piszą, opinią. To nie odnosi żadnego wrażenia, albo jeżeli nawet to małe. My jak coś zrobimy przy zabytkowych pojazdach to ma to konkretny efekt, widoczny np. na zdjęciach.

MG: Od ilu lat zajmujecie się pomaganiem przy odbudowaniu zabytkowych tramwajów i autobusów?

TB: Ja robię to już od ponad 10 lat, od remontu tramwaju Linke-Hoffmann w 2005 roku. Później pomagaliśmy przy remoncie wagonu T4, przy autobusie San H01, potem był wagon 102N. Następnie mieliśmy kilkuletnią przerwę. Zaczęliśmy znowu intensywnie pomagać w 2011 roku.

JT: Ja od niecałych trzech lat.

PR: Ja od jesieni 2011 roku, od rozpoczęcia remontu przegubowego „Ogórką”.

MG: Sprawia wam to satysfakcję?

JT: Pewnie, że tak. Robimy to bezinteresownie. Mnie największą satysfakcję sprawia to, gdy pasażer Krakowskiej Linii Muzealnej, przy której też zresztą pomagamy, cieszy się z jazdy zabytkowym autobusem i tramwajem, z tego jak te pojazdy wyglądają. To duża radość widzieć efekty swojej pracy i czuć, że ten wysiłek jest potrzebny.

PR: Dla mnie nie tyle ważna jest satysfakcja, że to ja sam uczestniczę w pracach przy odbudowie zabytkowych tramwajów i autobusów, tylko fakt, że w ogóle powstaje i wyjeżdża na ulice Krakowa kolejny odnowiony zabytek i powiększa kolekcję historycznych krakowskich pojazdów. Pewnie, że świadomość, że przyłożyło się do tego rękę jest przyjemna, ale dla mnie liczy się przede wszystkim efekt, czyli kolejny zabytek, którym inni mogą podróżować i robić mu zdjęcia.

MG: Przy odbudowie, których pojazdów ostatnio pomagaliście?

PR: Przy remoncie przegubowego i 12-metrowego Ikarusa.

TB: Ja chciałbym jeszcze dodać, że oprócz tego, że pomagamy przy remontach to przecież przez kilka miesięcy każdego roku zajmujemy się Krakowską Linią Muzealną, na której kursują zabytkowe tramwaje i autobusy.

MG: To powiedzcie, który z pojazdów, przy którego remoncie pomagaliście najbardziej wam się podoba a prace przy nim sprawiły wam największą satysfakcję?

PR: Przegubowy „Ogórek”, bo jedyny w Polsce.

TB: Nawet jesteśmy tam podpisani na ścianach (śmiech). To był bardzo miły moment remontu, kiedy mogliśmy to zrobić. Gdy będzie następny remont tego autobusu w przyszłości i ktoś zdejmie elementy obudowy to zobaczy pod nimi nasze imiona i inicjały.

MG: Mam wrażenie, że w Krakowie tych miłośników jest bardzo dużo. Ciekawi mnie wasza opinia, jako osób zaangażowanych w wiele pozytywnych akcji, jak odnowa zabytków, czy funkcjonowanie Krakowskiej Linii Muzealnej, jak oceniacie działania innych grup miłośników?

PR: Jeżeli chodzi o miłośników komunikacji, to ja na pewno bardzo chciałbym wyróżnić te osoby, które prowadzą statystyki, kalendarium i skrupulatnie zapisują wszystkie wydarzenia związane z komunikacją miejską.

TB: Ja doceniam tych, którzy potrafią poświęcić swój czas i mają umiejętności, dzięki którym potrafią przygotować propozycję zmian w komunikacji miejskiej, które wpływają na poprawę jej funkcjonowania, żeby np. jakaś linia mogła dzięki temu kursować częściej, albo można było wydłużyć jej trasę. Każdy ma swojego konika. Jeden woli się pobrudzić przy pomocy w remoncie zabytkowego pojazdu, drugi robi świetne zdjęcia, a trzeci ma historię komunikacji w małym palcu. Każda z takich grup zasługuje na pozytywną opinię.

MG: A co myślicie o tej grupie miłośników, którzy ostatnio niesamowicie mocno, wręcz w sposób

niezdrowy, zainteresowali się najnowszym tramwajem MPK, czyli „Krakowiakiem”?

TB: Mogę się zgodzić z tym określeniem – takie podejście jest niezdrowe i pewnie ociera się wręcz o obsesję. Pewnie, że można się czymś interesować, ale takie wymyślanie kolejnego hejtu na tramwaj, który będzie w Krakowie jeździł przez następne kilkadziesiąt lat jest co najmniej dziwne. My przecież też nie chodzimy codziennie do hali, w której stoją zabytki, żeby się zachwycać, głaskać je i przytulać (śmiech). To nie jest nasza obsesja, to jest po prostu nasze hobby. Niektórzy mogą nie mieć takiej granicy, a wtedy przeradza się to w obsesję. Inna sprawa, że jeżeli ktoś jako miłośnik czy znawca coś pisze i próbuje udowodnić jakąś wadę, to powinien się chociaż trochę na tym znać, np. zrobienie zdjęcia otwartej kłapy w „Krakowiaku” i wrzucenie go na stronę z podpisem, że tramwaj został źle złożony świadczy o kompletnej ignorancji tego, kto takie posty publikuje. Taki przypadek świadczy jedynie o tym, że ktoś na zajezdni niedokładnie taką klapę zamknął i nic więcej.

PR: Ja nawet nie wiem, czy oni interesowali się „Krakowiakiem”. Raczej skupiali się tylko na wyszukiwaniu problemów, które mogli z tym tramwajem powiązać. Według mnie lepiej robić coś realnego, co będzie służyć innym, zamiast bezproduktywnie hejtować i tworzyć memy w Internecie

JT: Zgadza się, że we wszystkim co się robi trzeba mieć umiar. Jeżeli ktoś go nie ma to po pewnym czasie ulega obsesji.

MG: Czego wam życzyć w najbliższym czasie?

PR: Proszę trzymać kciuki za powstanie dokumentalnego filmu o historii 105-tek w Krakowie, który sobie zaplanowaliśmy.

MG: Dziękuję wam za rozmowę.



Teledysk nagrany przez członków Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych można

zobaczyć na: <https://www.youtube.com/watch?v=rldqw3YgUHQ>

ELEKTRYCZNE TRAMWAJE W

KRAKOWIE KURSUJĄ JUŻ OD 115 LAT



W środę 16 marca krakowianie mogli przypomnieć sobie jak podróżowało się tramwajem ponad 100 lat temu. Z pętli Bronowice Małe przez pl. Wszystkich Świętych do Łagiewnik przejechał najstarszy krakowski tramwaj – czyli SN1 (Gracówka). Okazją do zorganizowania tego specjalnego kursu była przypadająca w tym roku 115. rocznica uruchomienia tramwaju elektrycznego. Wyjazd z pętli Bronowice Małe został zaplanowany na godz. 9.00, a więc dokładnie o tej samej porze, kiedy w 1901 roku na krakowskie tory z przedstawicielami władz miasta wyjechał pierwszy elektryczny tramwaj.

Jak można przeczytać w relacjach prasowych z tego okresu, punktualnie o godzinie 9.00 rano prezydent miasta Krakowa Józef Friedlein zaprosił na otwarcie linii całą Radę Miasta oraz wielu gości, którzy po próbnej jeździe mieli obejrzeć urządzenia elektryczne znajdujące się w obiektach przy ul. św. Wawrzyńca.

Pierwsza jazda elektrycznymi tramwajami przy ogromnym zainteresowaniu krakowian odbyła się

bez przeszkód. Następnego dnia, czyli 17 marca od godziny 11.00 pierwszy tramwaj elektryczny został udostępniony mieszkańcom Krakowa. Zainteresowanie kursującymi wagonami było bardzo duże. W pojazdach panował ogromny ścisk i mimo doczepionych przyczepek przystosowanych do tramwaju elektrycznego z tramwaju konnego, na wielu przystankach nie można było wsiąść do wozów. Nie tylko tramwaj budził zainteresowanie, ale jego wyposażenie. Widok lamp elektrycznych nie należał do

powszechnych w Krakowie. Choć niektóre bogatsze domy w mieście oraz Teatr im. J. Słowackiego posiadały małe elektrownie wytwarzające prąd na własne potrzeby i lampy elektryczne można było tam zobaczyć, to na ulicach Krakowa w powszechnym użyciu stosowane były lampy gazowe.

Uruchomienie tramwaju elektrycznego wprowadziło Kraków do niewielkiego grona miast Austrii eksploatujących kolej elektryczną. Było nobilitacją miasta i dowodem jego szybkiego rozwoju kierowanego przez samorząd.

Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej

ZABYTKOWE POJAZDY PROMUJĄ KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ

Przez 140 lat istnienia krakowskiej komunikacji miejskiej, której jubileusz przypadał w roku ubiegłym, dokonywały się zmiany wizerunku miejskiego przewoźnika.

Zmiany szczególnie dynamiczne w ostatnich latach, kiedy MPK dokonywało zakupów nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów i autobusów. Mając na celu ciągłe podnoszenie i utrzymywanie wysokiej jakości świadczonych usług, wykonywane są też modernizacje starszych typów wagonów. W swoich zasobach MPK posiada również pojazdy historyczne, wobec których nie pozostaje obojętne. Bogatą historię krakowskiego przewoźnika dokumentują nie tylko kroniki. Widać i czuć ją również w starych pojazdach, teraz już wyremontowanych i odświeżonych. W przeszłości na linii nr 4 można było spotkać popularne „enki” w potrójnych składach, później pojawiły się wagony 102N, 105N, a dziś jeżdżą już nowoczesne Krakowiaki. Czasy się zmieniają, ale pasja i sentyment do pojazdów, które kiedyś przez dziesięciolecia woziły krakowian, pozostał.

Remonty historycznych pojazdów

Stare, zabytkowe pojazdy tworzą historię firmy, którą MPK dziś starannie pielęgnuje i promuje. To w Stacji Obsługi i Remontów MPK są modernizowane i remontowane każdego roku tramwaje. Również tramwaje historyczne odzyskały tam swoją drugą młodość. Nie tylko nasze krakowskie wagony zostały odbudowane czy odrestaurowane, np. wagon SN1, ale też na zlecenie firm zagranicznych, np. wagon Bw336, co świadczy o dużym profesjonalizmie i zaangażowaniu pracowników MPK. Dzięki promocji zabytków MPK przybliży swoim pasażerom wiedzę na temat historii i funkcjonowania Firmy. Podczas organizacji różnego typu imprez pojazdy historyczne ocieplają wizerunek firmy, a organizowane imprezy z udziałem zabytków skutecznie przyciągają tłumy krakowian i turystów. Tego typu działania skłaniają do większego zainteresowania krakowską komunikacją i tym samym częstszego z niej korzystania nie tylko w weekendy czy święta.



Krakowski czerwony Ogórek w Warszawie



Zabytkowy autobus na linii historycznej B w Krakowie



Krakowska linia Muzealna

Parada tramwajów i autobusów

Obecnie zabytkowe tramwaje stacjonują w nowohuckiej zajezdni, a autobusy w zajezdni Wola Duchacka. Tramwaje można też oglądać w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca 15. Dlaczego zabytkowe autobusy i tramwaje cieszą się tak dużym zainteresowaniem? Przede wszystkim dla wielu to miłe wspomnienia, a dla tych młodszych niezwykła atrakcja. To sprawia, że zabytki służą nam do dziś w wielu wydarzeniach. W ramach obchodów Jubileuszu 140-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie, w dniu 27 września 2015 roku została zorganizowana Parada Tramwajów i Autobusów, w której wzięło udział niemal 40 pojazdów i tych zabytkowych i współczesnych, aktualnie eksploatowanych. To, jak się okazało najbardziej spektakularne wydarzenie minionego roku przyciągnęło kilka tysięcy osób, umożliwiając krakowianom sentymentalną podróż w czasie, a tym młodszy okazję do podziwiania pojazdów MPK. Każdy mógł przejechać się w wybranym przez siebie pojeździe, dowiedzieć się wielu ciekawych rzeczy dotyczących prezentowanych pojazdów no i oczywiście zrobić pamiątkowe zdjęcia.

Krakowska Linia Muzealna

Od 2003 roku w Krakowie funkcjonuje też stworzona przez sympatyków komunikacji miejskiej Krakowska Linia Muzealna. Co roku w okresie wakacyjnym kursują zabytkowe tramwaje na popularnej już linii nr 0, posiadającej swoją stałą końcówkę na ul. św. Wawrzyńca przy Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Z czasem na linii muzealnej pojawiły się też zabytkowe autobusy, kursujące na specjalnych, często historycznych trasach. Każdego roku na przejazd

„zerówki” czekają niecierpliwie dzieci, które ze swoimi rodzicami ułajają sobie przejażdżką niedzielne popołudnia. Pozostali pasażerowie czy z przypadku czy z sentymentu chętnie dają porwać się tchnieniu historii.

Zabytkowy pojazd na zamówienie

Mając na uwadze ogromne zainteresowanie zabytkowym taborem, MPK świadczy też usługi dodatkowe m. in. z zakresu wynajmu pojazdów zabytkowych i współczesnych. Dzięki takiej możliwości każdy może wynająć np. popularnego Jelcza 272MEX tzw. "Ogórką" lub tramwaj typu 102Na, aby uatrakcyjnić jakieś osobiste wydarzenie, przeprowadzić akcję promocyjną czy zrealizować oryginalny dowóz gości na konferencję firmową. Możliwość skorzystania z podróży zabytkowym taborem okazuje się często niezapomnianą przygodą.

Zabytkowe pojazdy przypominają o historii

Wszelkie okazje, pozwalające cieszyć oko zabytkowymi pojazdami utwierdzają w przekonaniu, że warto kontynuować i rozwijać tego typu atrakcyjne formy wykorzystania pojazdów zabytkowych. Organizowanie jubileuszowych, okazjonalnych przejazdów historycznymi pojazdami stało się już w Krakowie niemal konieczną tradycją, którą z całą pewnością należy pielęgnować i rozwijać. Tym bardziej, że popularność zabytkowych pojazdów nie maleje, a wręcz przeciwnie ciągle wzrasta. Przybywa nowych pasjonatów komunikacji miejskiej, a wszelkie okazje do obejrzenia z bliska, dotknięcia zabytkowego wozu stanowi nie lada gratkę i dostarcza mnóstwo niepowtarzalnych wrażeń.

Bożena Migas

GDAŃSKI WAGON RING WYREMONTOWALI PRACOWNICY MPK S.A. W KRAKOWIE

Prace rekonstrukcyjne starych tramwajów czy autobusów wymagają bardzo dużego zaangażowania wielu osób posiadających spore predyspozycje do wykonywania tego typu prac.

Nie wystarczy tylko chęć, potrzebna jest także duża wiedza historyczna z zakresu budowy pojazdów oraz dobrzy specjaliści stolarze, ślusarze i elektrycy mający do swej dyspozycji różnego rodzaju dawne narzędzia i urządzenia specjalistyczne umożliwiające naprawę dawnych rozwiązań technicznych. Do tego niezbędne jest dużo grono innych zakładów kooperujących specjalizujących się w nietypowych pracach niezbędnych w czasie odbudowy. Dzięki takiemu zespołowi wykonywane są w MPK w Krakowie prace przywracające dawny wygląd i działanie nawet stu-letnich tramwajów. Stacja Obsługi i Remontów, która wykonuje tego typu naprawy na co dzień zajmuje się utrzymaniem i obsługą najnowocześniejszych pojazdów szynowych a renowacje starych pojazdów wykonywane są wyłącznie jako zadania dodatkowe.

W listopadzie 2015 roku w Stacji Obsługi i Remontów MPK zakończono, po blisko osiemnastu miesiącach intensywnych działań, remont tramwaju silnikowego oznaczonego jako Tw269. Wybudowany w 1930 roku w Danziger Waggonfabrik AG w Gdańsku tramwaj dla wielu osób interesujących się historią gdańskich tramwajów był zagadką bowiem ponad 30 ostatnich lat spędził w... Krakowie niedostępny dla zainteresowanych.

O przywróceniu do ruchu jednego z wagonów rozmawiano już od dłuższego czasu, ale dopiero ustalenia z połowy 2013 roku pozwalały doprowadzić odbudowę do szczęśliwego finału. Pod koniec roku wagon 05903 trafił do Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie, ale na rozpoczęcie remontu trzeba było jeszcze poczekać. Ten czas przeznaczono na poszukiwanie jakichkolwiek zachowanych dokumentów konstrukcyjnych i wszelakich zdjęć mogą-

cych choć odrobinę przybliżyć zakres naprawy i pierwotny wygląd wagonu Ring.

Stan zachowanego wagonu w Krakowie początkowo nie ujawniał ewentualnych kłopotów z remontem. Ogólnie był cały choć „nadgryziony zębem czasu” i wieloletnią eksploatacją, wyglądał na dobry. Łuszcząca się farba i odpadające elementy drewniane czy metalowe poszycia nigdy nie mogą być wyznacznikiem bo to co najważniejsze jest najmniej widoczne, często skryte pod wieloma warstwami farby i smarów. Rozbiórka wagonu 05903 szybko ujawniła jego rzeczywisty stan. Dopiero po umyciu i piaskowaniu można było oceniać prawdziwy zakres naprawy pudła i wózka. Oba elementy nosiły piętno wieloletnich starań o utrzymanie pojazdu w ruchu i mogłyby stanowić dobrą szkołę gdyby uczono jak byle czym naprawiać tramwaje. Z łatwością wskazać można było naprawy prowadzone jeszcze w latach 30 oraz te z lat 50 czy późniejszych gdy nie przewożyli już pasażerów. Ujawnione naprawy wskazywały jednoznacznie, że w wagonach już w początkowym okresie występował problem z ramami wózków. W ocalałym pojeździe nie było widać skutków, ale przeprowadzono zmianę jaką wprowadzono prawdopodobnie na pozostałych wagonach opasując dość dużą ramę grubym bo 20 mm płaskownikiem co zmieniło wysokość mocowania resorów a tym samym podniosło wysokość wagonu. Miało też istotny wpływ na masę pojazdu.

Zgodnie z przyjętymi założeniami wagon odpowiadać miał pierwszemu okresowi eksploatacji przez firmę DES co czyniło koniecznym odtworzenie elementów, które zniknęły bezpowrotnie z tramwaju jeszcze w okresie II wojny lub krótko po niej. Jednym z takich elementów był duży prostopadłościenny wyświetlacz kierunkowy mieszczący przewijaną taśmę z nazwami końcówek, do których zmierzał wagon. Kolejnym elementem była duża mosiężna rama

okna czołowego z wycieraczką a także niewielkie, ale także ważne w tym wagonie stoliczki podokienne. Przy odtwarzaniu korzystano... z modelu wagonu wykonanego jeszcze w latach trzydziestych przez miłośnika Gdańska i gdańskich tramwajów.

Do pierwszych prac przy nadwoziu przystąpiono jesienią 2014 roku. W pierwszej kolejności usunięto ślady dawnych uszkodzeń i wypadków prostując konstrukcję wagonu oraz odtwarzając duże otwory drzwiowe pod przyszłe podwójne drzwi tylne. Po naprawie pudła przystąpiono do odbudowy drewnianych elementów wypełniających konstrukcję. Do tego celu wykorzystano wyłącznie, jak w oryginale, dębinę (często przy wykorzystaniu pierwotnych materiałów). Dach, podobnie jak przed laty, pokryto materiałem odpowiednio impregnowanym i ostatecznie malowanym. Na nim umieszczono zregenerowaną aparaturę i kopię oryginalnego odbieraka prądu. Zachowany oryginał z uwagi na zużycie i uszkodzenia nie nadawał się do ponownego wykorzystania ale posłużył jako bardzo dobry wzór do odtworzenia nowego z identycznymi rozwiązaniami. Jedyne wprowadzone odstępstwo to ślizgi, które z uwagi na rozwiązania techniczne zastosowane na sieci trakcyjnej i brak możliwości pozyskania odpowiedniego szerokiego ślizgu grafitowego (przy koniecznym spełnieniu stosownych przepisów) wykorzystano elementy pochodzące ze współczesnych tramwajów.

Dużym wyzwaniem było odtworzenie przesuwanych drzwi tylnego pomostu. Mimo ich likwidacji przed półwiekiem nadal w konstrukcji wagonu tkwiły fragmenty mechanizmu, z których część udało się wykorzystać. Tego samego dokonano z mechanizmem r ó w n o l e g ł e g o

otwierania połówek drzwi wejściowych z platformy do przedziału pasażerskiego. Do odtworzenia części ozdobnych elementów mosiężnych posłużyły elementy zachowane w wagonie historycznym typu Bergman zachowanym w Gdańsku. Inne pochodziły z prywatnych kolekcji a także z dużego zasobu wykonawcy remontu.

Zgodnie z zawartą umową odbudowa wagonu została ukończona w listopadzie 2015 roku ale wagon nie wyjechał z Krakowa natychmiast. Właściciel Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gdańsku oraz tamtejszy Urząd Miasta zorganizowali prezentację wagonu i samego Gdańska w mieście, w którym wagon spędził ostatnie trzy dekady. Dla wykonawcy remontu, krakowskiego MPK była to świetna okazja do sprawdzenia wagonu w ruchu, prawidłowości działania i montażu urządzeń. Przez trzy weekendy kremowy gdański wagon w oznaczeniach swego miasta przemierzał ulice Krakowa na specjalnie dla niego przygotowanej trasie dając okazję wielu mieszkańcom na przejażdżkę i liczne fotografie wagonu a także kunsztu przeprowadzonych prac renowacyjnych.

Po dwudniowej podróży na lawecie samochodu wagon typu Ring o numerze 273 dotarł 18 lutego 2016 roku do Gdańska.

Jacek Kołodziej



PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KRAKOWIE

Metro, Metrobus i rozwój linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju to warianty rozwoju systemu transportu Krakowa. Powstały one w poznańskim Biurze Inżynierii Transportu na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa. Alternatywą dla metra jest budowa tańszego szybkiego tramwaju.

Wariant Metro MetroBus zakłada powstanie jednej linii metra na kierunku wschód-zachód oraz rozbudowę sieci metrobusu i szybkiego tramwaju (poprzez modernizację torowisk oraz priorytety w sygnalizacji świetlnej). Linia metra według autorów opracowania miałaby mieć część podziemną i naziemną. Na powierzchni metro poprowadzone byłoby w ciągu al. Jana Pawła II. W pierwszym etapie powstałby tunel pod Starym Miastem w kształcie pozwalającym na prowadzenie ruchu tramwajowego oraz możliwość docelowego przekształcenia tunelu do prowadzenia pojazdów metra. Tunel ten zostanie podłączony do systemu tramwajowego, dzięki temu będzie przynosił korzyści niezależnie od okresu wybudowania pozostałych odcinków oraz zmiany systemu z tramwajowego w metro.

Ważnym elementem wariantu jest budowa dość rozległego systemu metrobusu (Bus Rapid Transit). Metrobus jest elastycznym środkiem transportu opartym na pojazdach autobusowych ale charakteryzujący się dużą niezależnością od warunków ruchu samochodowego, dużą prędkością i przepustowością. W przypadku krakowskiego metrobusu, przyjęto wykorzystanie istniejących oraz wyznaczenie nowych pasów autobusowych, zmianę koloru nawierzchni, wprowadzenie priorytetów na wszystkich skrzyżowaniach, dostosowanie torowisk tramwajowych do prowadzenia ruchu autobusowego, przebudowę przystanków autobusowych, ewentualny zakup taboru o zwiększonej pojemności. Średnia prędkość komunikacyjna krakowskiego metrobusu będzie wynosić 26-27 km/h.

Autorzy „Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra”, przeanalizowali kilkadziesiąt pomysłów spośród których wybrano 9 wariantów rozwoju systemu transportu Krakowa, we wszystkich założono rozwój systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

W wyniku procedury wyboru wariantu wskazano wariant nr 4, czyli budowę jednej linii metra (za wyjątkiem odcinka prowadzonego w ciągu al. Jana Pawła II) na kierunku wschód-zachód z rozwojem systemu szybkiego tramwaju bez budowy nowego tunelu tramwajowego oraz budowę linii metrobusu (autobus, wydzielony z ruchu samochodowego na parametrach podobnych do szybkiego tramwaju) w Alejach Trzech Wieszczów.

Wyniki opracowania wskazują na nieefektywność budowy kosztownych systemów metra na wysokich parametrach. Popyt na przewozy, który może w okresie prognostycznym wygenerować Kraków, jest odpowiedni dla rozwiązań tańszych i ograniczonych. W przeciągu najbliższych 20 lat sens ma budowa jednej linii metra o parametrach metra lekkiego. Linia ta może być budowana w formie premetra, to jest w etapach. Rozwiązania infrastrukturalne docelowo przeznaczone pod metro będą służyły do usprawnienia systemu tramwajowego.

Według autorów „Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra”, nakłady inwestycyjne oraz koszty operacyjne na lata 2020-2049 rekomendowanego wariantu wyniosą: 8 702 052 585 zł (8 173 644 585 zł infrastruktura + 528 408 000 zł tabor).

Jan Machowski

METRO METROBUS W LICZBACH

1 linia metra o
dł. **15,3 km**
2 linie metrobusa o
dł. **20,4 km**

Nowe trasy tramwajowe – **22,5 km**
Zmodernizowane linie tramwajowe – **46 km**

SZYBKI TRAMWAJ W LICZBACH

Nowe trasy tramwajowe: **47,7 km**
Zmodernizowane trasy tramwajowe: **53,4 km**

BUDOWA METRA TO BARDZO DUŻY WYDATEK

– mówi Thomas Lubert, odpowiedzialny za pojazdy szynowe w VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft w Norymberdze.

Marek Gancarczyk: Jak długo było budowane metro w Norymberdze?

Thomas Lubert : Decyzja o budowie metra została podjęta w 1965 roku. Pierwszy odcinek metra zaczął funkcjonować w 1972 roku.

MG: Ile kosztowała budowa metra?

TL: Koszty budowy były bardzo wysokie. Po upływie tylu lat nie można ich jednak bezpośrednio odnieść do współczesnych warunków. Dzisiaj mówiąc o budowie metra trzeba szacować wydatek ok. 100-150 000 000 euro za jeden kilometr. To oczywiście zależy m.in. od wyposażenia technicznego, czy warunków, w jakich drążony jest tunel.

MG: Ile linii kursuje w Norymberdze i jaką mają długość?

TL: Mamy trzy linie metra - U1 ma długość ok. 18 km, U2 ok. 13, a U3 jest najkrótszą jeszcze nieskończoną linią i ma długość ok. 7 km. Linia U1 jest obsługiwana przez wagony prowadzone przez maszynistów, na pozostałych liniach kursują pojazdy bezobsługowe.

MG: Ile kosztuje roczne utrzymanie metra w Norymberdze?

TL: Nie mogę odpowiedzieć na to pytanie ponieważ są to koszty, które w część ponosi budżet miasta a część jest płaconą przez nasze przedsiębiorstwo.

MG: A ile kosztuje roczne utrzymanie całego systemu komunikacji miejskiej w Norymberdze?

TL: Około 300 000 000 euro. W tym zawierają się koszty osobowe, koszt zakupu pojazdów oraz części.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

SYSTEM INFORMACJI DLA PROWADZĄCYCH

System Informacji dla Prowadzących jest systemem informatycznym przeznaczonym dla prowadzących pojazdy (motorniczych i kierowców), wykorzystywanym w MPK S.A. w Krakowie od stycznia 2013 r.

Z systemu korzystają także pracownicy wszystkich Zajezdni (kierownicy, dyspozytorzy, planujący) oraz pracownicy innych działów, m.in. Działu Zarządzania Ruchem, Działu Personalnego, Działu Projekt. Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych, Działu Organizacji i Zarządzania.

Wdrożenie systemu wynikało z potrzeb uspra-



nienia komunikacji pomiędzy kierownictwem a pracownikami. Niezbędne informacje kierowane do prowadzącego, powinny być przesyłane w prosty i wygodny sposób. System SIDP w pełni spełnia te wymagania, wykorzystując nowoczesną technologię informatyczną.

Uruchomienie portalu wymagało przygotowania odpowiedniej architektury zorientowanej na dostarczanie usług - SOA (ang. Service-Oriented Architecture), która wprowadza przełom w podejściu do problemów programistycznych. Usługi definiowane są w sposób abstrakcyjny i niezależny od platformy programistycznej. W odróżnieniu od systemów monolitycznych (dotychczasowe koncepcja wdrażania usług) usługa nie ma charakteru statycznego i trwałego, dzięki temu uzyskujemy łatwiejszą i szybszą modyfikację (w zależności od potrzeb) i przyspieszamy proces wdrożenia. Do wprowadzenia tej idei w życie wykorzystano szynę serwisową (ang. Enterprise Service Bus), umożliwiającą zintegrowanie systemów dziedzinowych wykorzystywanych w MPK z portalem. W efekcie otrzymaliśmy niezależne serwisy dostarczające funkcjonalności potrzebne do działania Systemu Informacji dla Prowadzących.

Portal jest dostępny z sieci publicznej (Internet). Dla osób nie posiadających dostępu do Internetu przygotowane są odpowiednie stanowiska na każdej Zajezdni.

Cała witryna zbudowany jest z portletów, czyli niezależnych komponentów (programów) wyświetlających jedną funkcjonalność.

Po poprawnym zalogowaniu do systemu użytkownik jest przenoszony do Ekranu głównego, gdzie publikowane są najważniejsze informacje, takie jak np. informacja o zatwierdzonej służbie prowadzącego.

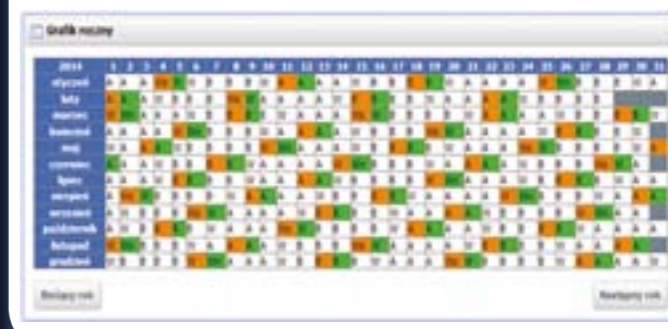
Zajezdnia	Nr służbowy	Data	Nazwa pracy	Początek	Miejsce początku	Kończ.	Miejsce końca
PW	4032	2014-05-22	173-08-A	04:41	PW	08:33	NOWY BIEZANÓW POLUDNI

Data początkowa	Data końcowa	Nazwa pracy	Nr kursa	Linia kursowa	Godzina początkowa	Miejsce początkowe	Godzina końcowa	Miejsce końcowe
2014-05-19	2014-05-25	173-08-A	1	003	04:41	PW	04:53	NOWY BIEZANÓW POLUDN
2014-05-19	2014-05-25	173-08-A	2	173	04:57	NOWY BIEZANÓW POLUDN	05:33	AZORY
2014-05-19	2014-05-25	173-08-A	3	173	05:55	AZORY	06:41	NOWY BIEZANÓW POLUDN

Na następnym ekranie możemy zobaczyć: jeden z wyróżnionych portletów (dot. obsługi pasażerów z niepełnosprawnością), portlety Aktywność, Dokumenty MPK i Informacja o stronie.



System Informacji dla Prowadzących pozwala na sprawdzenie grafiku rocznego i harmonogramu miesięcznego prowadzącego. Dane pobierane są bezpośrednio z systemu IVU, na którym pracują dyspozytorzy ds. planowania służb.



Grafik roczny prowadzącego wyświetla układ całego roku z możliwością wyświetlenia informacji dotyczących następnego roku. Oznaczenia na grafiku: A - zmiana ranna, B - zmiana popołudniowa, W/Ws/Wn - wolne grafikowe. Harmonogram miesięczny przedstawia szczegółowy plan pracy na najbliższy miesiąc, z możliwością wyboru i poglądu miesiąca następnego.

System Informacji dla Prowadzących publikuje także dane kadrowe, zarejestrowane w Systemie IFS.

Rubryka Urlop wyświetla informacje na temat urlopu: urlop dostępny, urlop wykorzystany (standardowy i na żądanie).

Urlop zaległy:	0 dni i 0 godz.
Urlop bieżący:	20 dni i 0 godz.
Urlop razem:	20 dni i 0 godz.
Wykorzystano:	12 dni i 0 godz.
Pozostało:	8 dni i 0 godz.

Rubryka Pozwolenia przedstawia opis i datę ważności danego pozwolenia, np. pozwolenia prawa jazdy, pozwolenia na prowadzenie tramwaju, badań psychologicznych, okresowych czy świadectwa kwalifikacji zawodowej.

Nazwa	Opis	Data ważności
P1/BO	prawo jazdy kat. B0	2018-04-02

Ostatnią formą usprawniającą komunikację jest zakładka Korespondencja. Służy do gromadzenia maili wysyłanych przez Kierowników do Prowadzących. Prowadzący ma możliwość udzielenia tylko jednej odpowiedzi do danej korespondencji.

CO MOŻNA ZNALEŹĆ W AUTOMACIE BILETOWYM? - Z ZAPISKÓW SERWISANTA AUTOMATÓW KKM...

- Poniedziałek rano godzina 8.50.

Zgłoszenie z Głównej Dyspozytorni Ruchu. Automat w Borku Fałęckim nie przyjmuje banknotów. Coś wystaje z czytnika banknotów. Po przyjeździe serwisu na miejsce okazuje się, że ktoś do czytnika banknotów zamiast pieniędzy wsadził stary skasowany bilet powodując jego blokadę.

- Wtorek godzina 15.00.

Podczas rutynowej wizyty przy automacie pod Poczta Główną stwierdzamy zablokowany wlot monet. Jak się później okazało ktoś pomylił kosz z automatem i wetknął w szczelinę, gdzie normalnie wkłada się monety, patyczek od lodów.

- Środa wieczorem.

Podczas wizyty przy jednym z automatów ktoś rzuca za naszymi plecami od niechcenia „ten po drugiej stronie też nie działa”. Zgłoszenie zostało zweryfikowane i jak się okazało było zasadne. Z czytnika monet wyciągamy złożone w kostkę 20 zł a do środka włożone jeszcze 5 zł. Prawdopodobnie ktoś chciał kupić bilet za 24 zł i zapłacić w ten sposób nie do końca czytając instrukcje wyświetlane na ekranie.

- Czwartek tuż przed południem.

Kolejna w tym dniu interwencja na Kurdwanowie. Pasażerowie zgłaszają, iż wlot banknotów został czymś zakleiony. Po wizycie na miejscu stwierdzamy zakleiony czytnik banknotów kawałkami papieru i klejem. Cała sytuacja kończy się wizytą policji i stratami związanymi z dewastacją liczonymi na wiele tysięcy złotych.

- Piątek godzina 21.00

Automat na ulicy Lubicz nieczynny. Serwis z czytnika monet wyciąga metalowe podkładki... Ktoś próbował zapłacić w automacie kawałkiem metalowego krążka – nic dziwnego, że się nie udało.

- Sobota rano

Piątkowy wieczór jak zwykle w Krakowie imprezowy. Dlatego nie dziwi nas, iż w automacie znajdujemy kawałki zapiekanki. Zastanawia tylko fakt jak ktoś sprawił, iż dostały się do automatu.

- Niedziela godzina 13.00

Dostajemy zgłoszenie o wystającym kawałku płyty chodnikowej z automatu na Ruczaju. Z niedowierzaniem jedziemy na miejsce. Po przyjeździe pod automat stwierdzamy kompletnie zdewastowany automat. Kończy się na interwencji policji oraz demontażu całego urządzenia, gdyż uszkodzenia są tak poważne, iż nie ma możliwości usunąć ich na miejscu. Ciekawość budzi tylko fakt kto i dlaczego to zrobił...

Tak pokrótce można by scharakteryzować codzienne zdarzenia odnotowywane w automatach. Być może niektóre wydają się śmiesznie. Inne wręcz tragiczne. Ale zwróćmy uwagę, że każda z nich prowadzi do wyłączenia urządzenia z eksploatacji. Większość z tych usterek jest wynikiem celowego działania. Być może niektórym nie wiedzieć czemu sprawia to satysfakcję. Coś zepsuję i zrobię pracownikom MPK na złość. Tylko czy tak naprawdę to nam ktoś robi na złość? Dla nas każda taka usterka to jeden z elementów naszej codziennej pracy. Jedne nas denerwują inne wywołują śmiech na ustach kreatywnością działania. Usterka musi zostać usunięta a automat przywrócony do użytkowania. Zanim to nastąpi wielu pasażerów nie może skorzystać z urządzenia we właściwym celu. Dlatego, zanim następnym razem będziesz chciał czy też chciała włożyć paperek do automatu powodując jego usterkę zastanów się czy robisz na złość nam, czy tak naprawdę sobie i innym pasażerom...

Grzegorz Bochenek

MĘSKIE BRZMIENIE CHÓRU, KTÓREMU PRZEWODZI KOBIETA

Rozmawiamy z dr Małgorzatą Chyłą – dyrygentką chóru „Lutnia Krakowska”, który od wielu lat współpracuje z MPK S.A. w Krakowie.

Redakcja: Jest Pani nową dyrygentką chóru Lutnia Krakowska. Co skłoniło Panią do podjęcia współpracy z zespołem.

Małgorzata Chyła: Tak, współpracuję z chórem od października zeszłego roku. Otrzymałam zaproszenie od Prezesa chóru Zdzisława Oleniaka i postanowiłam spróbować.

R: Proszę powiedzieć kilka słów o sobie.

MCh: Od wielu lat związana jestem z krakowską Akademią Muzyczną, gdzie prowadzę zajęcia ze studentami. Jestem dyrygentem chóru kameralnego Olim Pueri Cantantes. Współpracuję również z Chórem Chłopięcym Filharmonii Krakowskiej.

R: Czy bycie dyrygentką chóru męskiego to dla Pani wyzwanie?

MCh: Myślę, że tak. Już samo bycie dyrygentem – kobietą jest swego rodzaju wyzwaniem, zwłaszcza wtedy, kiedy dyryguje się zespołem złożonym wyłącznie z mężczyzn. Mnie osobiście bardzo urzeka krystaliczne, czyste brzmienie chórów jednorodnych, zwłaszcza chłopięcych i męskich. Wszystkie pojedyncze barwy głosów dają się łatwo „wtopić” w jeden muzyczny organizm.

R: Co może Pani powiedzieć o chórze

MCh: Chór Lutnia Krakowska jest jednym z kilku chórów męskich działających w naszym mieście. Stanowi go grupa 30 osób o różnych osobowościach i temperamentach – ludzi, których pasją jest śpiew. Zespół jest z pewnością bardzo zgrany i dobrze zorganizowany, co powoduje, że dobrze się tam pracuje.

Chór może poszczycić się wspaniałą historią – działa bowiem od 1899 roku. Z tym właśnie zespołem związanych było wielu wybitnych artystów tj: Tadeusz Machl, Michał Woźny, Józef Życzkowski, Franciszek Konior.

R: Przygotowujecie się do nagrania płyty. Proszę powiedzieć kilka słów o tym projekcie.

MCh: Tak, planujemy w marcu nagrać płytę z piosenkami z lat 50-60 opracowanych przez wieloletniego chórzystę Jerzego Knasia. Będą to utwory na chór z towarzyszeniem akordeonu. Mamy nadzieję, że pomogą one przybliżyć, a wielu przypomnieć muzyczny klimat tamtych lat.

R: Jakie macie Państwo plany na najbliższy czas?

MCh: Planów mamy bardzo dużo, zwłaszcza dotyczących repertuaru, który chcielibyśmy poszerzyć, a tym samym zainteresować szerokie grono odbiorców. Od początku sezonu pracujemy też nad kolejną – VI edycją Festiwalu Chórów Męskich organizowanego przez Lutnię Krakowską. To wielkie wydarzenie a jednocześnie coroczne święto społeczności chóralnej. Już dziś zapraszamy wszystkich melomanów do udziału w koncertach festiwalowych, które odbędą się w dniach 6-8 maja 2016 roku w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. Wawrzyńca 15.

R: Jak można dołączyć do grona chórzystów Lutni Krakowskiej

MCh: Bardzo łatwo, wystarczy przyjść na próbę. Spotykamy się w każdy wtorek i czwartek o godz. 17.00 przy ul. J. Brożka 3 (zajezdnia MPK). Chciałabym w imieniu swoim i chórzystów zaprosić wszystkich chętnych, którzy tak jak my, kochają muzykę.

Dziękujemy za rozmowę.



MPK S.A. W KRAKOWIE WALCZYŁO O TYTUŁ NAJLEPSZEGO PRZEDSIĘBIORSTWA W EUROPIE

Przez ponad miesiąc, od 11 stycznia do 26 lutego 2016 roku można było głosować na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie, które walczy o zwycięstwo w tegorocznej edycji „European Business Awards”. Na konkursowej stronie każdy głosujący mógł zobaczyć film prezentujący działalność i sukcesy krakowskiego przewoźnika.

Ten etap rywalizacji w konkursie był niezwykle ważny, bo od zebranej liczby głosów zależało, czy krakowski przewoźnik uzyska tytuł „National Public Champion” i przejdzie do ostatniej decydującej fazy konkursu, w której znajdują się najlepsze przedsiębiorstwa spośród ponad 30 państw w Europie. Tym razem krakowskiemu przewoźnikowi nie udało się zebrać wystarczającej liczby głosów.

Warto jednak podkreślić, że udział MPK S.A. w pierwszym etapie konkursu już jest sukcesem. W 2015 roku MPK S.A. uzyskało bowiem tytuł National Champion jako jedyne przedsiębiorstwo przewozowe w Polsce i jedno z grona ponad 32 000 firm startujących w konkursie. Krakowski przewoźnik reprezentował Polskę w rywalizacji z najlepszymi

europejskimi przedsiębiorstwami o główną nagrodę w kategorii „The Award for Customer Focus” (nagrada w kategorii „Troska o klienta”), gdzie o zwycięstwo walczył m.in. Port Lotniczy w Monachium i Port Lotniczy w Pradze.

„European Business Awards” powstał, aby promować i wspierać najlepsze przedsiębiorstwa w Europie. Tegoroczny konkurs ma już dziewiątą edycję. W ubiegłym roku oddało w nim głosy ponad 170 tys. osób, a w konkursie rywalizowały wszystkie kraje Unii Europejskiej oraz Turcja, Norwegia, Szwajcaria, Serbia i Macedonia.

Marek Gancarczyk



W PŁASZOWIE POWSTAŁA NOWA DYSPOZYTORNIA



Na początku 2016 została oddana do użytku nowa dyspozytornia w zajezdni autobusowej Płaszów. Nowe pomieszczenia zdecydowanie poprawiły komfort pracy dyspozytorów zajezdniowych oraz kierowców.

Prowadzący mają obecnie do dyspozycji m.in. nową poczekalnię, nowe toalety oraz część socjalną.

Marek Gancarczyk

KTO ZATRYUMFUJE W CZERWCU?

Dokładnie 6 miesięcy trwa przerwa w rozgrywkach Ligi MPK sezonu 2015/2016. Dla jednych to czas spędzony na odpoczynku i prawie całkowitym rozbracie z piłką, a dla innych ostra rywalizacja w rozgrywkach halowych. Która metoda przygotowania do rundy wiosennej jest lepsza dowiemy się w czerwcu kiedy to zakończą się rozgrywki i poznamy mistrza sezonu 2015/2016.

Na całkowity rozbrat z piłką zdecydowały się drużyny Zajezdni Podgórze, ZZ Młodych Pracowników, Zajezdni Płaszów, SOA Wola Duchacka i Nadzór Ruchu. Drużyny te nie uczestniczą w rozgrywkach halowych, a ich przedstawiciele nie potrafiący znieść tak długiej przerwy stworzyli jedną drużynę i rywalizują z Zajezdnią Wola Duchacka, Zajezdnią Bieńczyce oraz Zajezdnią Nowa Huta. Wyniki Ligi Halowej pokazują jak poszczególne zespoły traktują start w tych rozgrywkach. Bez względu na dominację czy zastrzyk adrenaliny, którego dostarcza rywalizacja na boisku, a może relaks i krople potu wylane podczas meczu. Każdy dostaje to na co liczył i z tego czerpie satysfakcję. Dobra gra w hali może procentować na boisku co pokazał aktualny Mistrz Ligi MPK, czyli Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce, która triumf poprzedziła zwycięstwem w Lidze Halowej. Nie uczestnicząc w rozgrywkach w hali również można osiągnąć dobry wynik czego przykładem jest postawa motorniczych Zajezdni Podgórze. W poprzednim sezonie niespodziewanie wywalczyli trzecie miejsce, a nie brali udziału w Lidze Halowej.

Liga MPK jest ligą w której pojęcie sukcesu ma wiele znaczeń. Nie dla każdego uczestnika boiskowych zmagani tylko wygrana to sukces. Oczywiście

rywalizacja sportowa polega na tym, że ktoś wygrywa, a ktoś inny przegrywa. Jednak umieć czerpać satysfakcję z tej rywalizacji niezależnie od wyniku to już jest sukces. Sukcesem w naszej lidze jest dla wielu przewyciężenie własnych słabości i pomimo różnorodnych kłopotów gra. Tabela po rundzie jesiennej wygląda bardzo ciekawie. Drużyny uważane za faworytów Ligi SA wyprzedzane niespodziewanie, aczkolwiek zasłużenie motorniczowie Zajezdni Tramwajowej Podgórze. Z całą pewnością ZZ Młodych Pracowników, Zajezdnia Bieńczyce, Zajezdnia Wola Duchacka będą najmocniej starać się dogonić lidera, chcąc pokazać. Czy motorniczowie poradzą



sobie z presją jaka ciąży na liderze? Jaką formę zaprezentują drużyny z drugiej połowy tabeli wśród których niespodziewanie znajduje się Zajezdnia Płaszów aktualny przecież wicemistrz. Warto więc będzie wybrać się na mecze Ligi MPK aby obserwować jak będzie przebiegać rywalizacja nie tylko o te najwyższe cele. Dopingować nie tylko swoich faworytów, ale także tych, którym satysfakcję daje udział w sportowej rywalizacji. Pierwszy mecz wiosennej rundy Ligi MPK został zaplanowany na 15 kwietnia 2016 roku.

Janusz Więckowski

PASAŻEROWIE PISZĄ NIE TYLKO SKARGI, ALE TAKŻE POCHWAŁY

Rosnące oczekiwania pasażerów co do jakości świadczonych usług przewozowych, a w szczególności wymagania w zakresie komfortu jazdy, punktualności kursowania pojazdów, kultury obsługi itp., jak również łatwiejszy sposób przekazywania swoich uwag powodują, że wzrasta ilość zgłoszeń dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej. W 2015 r. liczba skarg w porównaniu do roku poprzedniego wzrosła ze 1041 do 1310.

Treść zgłoszenia: Witam, Chciałam do rąk Dyrekcji złożyć serdeczne podziękowanie dla motorniczki, (niska blondynka krótkie włosy) która bez niczyjego przymusu wykazała się wielkim sercem i życzliwością ludzką. Na przystanku wieczysta oczekiwałam na tramwaj wraz z wujkiem i niepełnosprawną ciotką na wózku inwalidzkim, jechaliśmy do mogiły nie mogliśmy poradzić sobie z wózkiem a Pani motornicza bez zastanowienia wysiadła żeby nam pomóc, wszyscy tylko patrzyli a ona nie bała się pomóc jestem jej ogromnie wdzięczna ja jak i moja ciotka, Pani motornicza zapytała nas na jakim przystanku wysiadamy aby wyjść i nam pomóc. Cieszy mnie niezmiernie że MPK zatrudnia tak sympatycznych ludzi chciałoby się trafić tylko na takich. Mam wielką nadzieję że pochwała dotrze do Pani dzięki której nasza podróż stała się łatwiejsza i przyjemna oraz że dobre serce jest doceniane w waszej firmie.

Najczęściej zgłaszane były: wykroczenia przeciwko przepisom służbowym (499) obejmujące m.in. odmowę sprzedaży biletu, zmianę trasy, niezatrzymanie pojazdu na przystanku, itp. oraz wykroczenie przeciwko zgodnej realizacji rozkładu jazdy (318) obejmujące realizację rozkładu jazdy z opóźnieniem lub przed czasem. W znacznej mierze skargi z pierwszej kategorii wynikają z nieznamość obowiązujących przepisów przez osoby skarżące. Szczególnie trudnymi do wyjaśnienia są skargi z drugiej kategorii, gdyż pasażerowie chcąc zrealizować podróż, najczęściej z przesiadkami, oczekują punktualnej realizacji rozkładu jazdy. W większości przypadków jest to niemożliwe nie z naszej winy, lecz wskutek utrudnień w ruchu występujących na krakowskich ulicach. Niestety osoby podróżujące komunikacją miejską nie przyjmują do wiadomości takich tłumaczeń. Wymagają punktualnej realizacji rozkładu jazdy, a w przy-

padku odstępstw, przekazują nam swoje roszczenia żądając rekompensat z tytułu poniesionych strat, nie tylko materialnych, ale również np. związanych z utratą zdrowia.

Jeśli podróżujący zauważają jakiegokolwiek nieprawidłowości lub coś ich drażni bądź niepokoi, natychmiast, nawet stojąc na przystanku bądź będąc w pojeździe, skarżą się na to. Należy jednak zaznaczyć, że coraz częściej nasze starania w zakresie sprostania

oczekiwaniom pasażerów dostrzegają oni sami, dzielą się w tym zakresie swoimi spostrzeżeniami. Zaczynają rozumieć jak ciężką i wymagającą pracą jest prowadzenie pojazdów komunikacji miejskiej, zwłaszcza w nietatwych warunkach jakie panują na krakowskich drogach. Zaczynają dostrzegać profesjonalizm prowadzących pojazdy ich kulturę oraz sposób, w jaki codziennie kontaktują się z różnymi podróżującymi osobami i umiejętność rozwiązywania przez nich konfliktów. Ujmuje ich także wrażliwość i chęć niesienia przez prowadzących pomocy, szczególnie niepełnosprawnym, lub po prostu pogodny wyraz twarzy. Widząc to czasem się tylko uśmiechną lub pomyślą: jak miło! Lecz coraz częściej przesyłają pochwały, których także z roku na rok jest coraz więcej. W 2015 dotarło ich do MPK S.A. prawie 100.

Anna Robak

Rok	Nierozstrzygnięta	Nieuzasadnione	Uzasadniona niezawiniona	Zawiniona	Suma końcowa
2014	192	335	333	181	1041
2015	228	472	419	191	1310

JESZCZE BEZPIECZNIEJSZA PODRÓŻ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie oraz Straż Miejska Miasta Krakowa podpisały w piątek, 12 lutego porozumienie, którego celem jest zacieśnienie prowadzonej od ośmiu lat współpracy na rzecz poprawy spokoju i porządku zarówno w pojazdach komunikacji miejskiej, jaki w rejonach przystanków i pętli.

Oprócz organizacji wspólnych akcji takich jak „Bezpieczny powrót” czy „Wystarczy 1 metr” usprawniona zostanie komunikacja między jednostkami m.in. dzięki elektronicznemu obiegowi dokumentów oraz formularzowi do przekazywania nagrań z monitoringu.

Porozumienie zostało podpisane przez Rafała Świerczyńskiego, prezesa zarządu MPK S.A., Grzegorza Dyrkacza, członka zarządu i dyrektora ds. zarządzania przewozami MPK S.A. oraz Adama Młota, komendanta Straży Miejskiej Miasta Krakowa.

- Dzięki zacieśnieniu współpracy krakowskiego przewoźnika ze Strażą Miejską pasażerowie będą mogli czuć się jeszcze bezpieczniej w krakowskich tramwajach i autobusach - podkreślał Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami MPK S.A. w Krakowie. Porozumienie przewiduje bowiem kontynuację wspólnych patroli w ramach akcji „Bezpieczny powrót” w pojazdach kursujących przede wszystkim w godzinach wieczornych i nocnych.

Dodatkowo porozumienie zdecydowanie ułatwi i przyspieszy przekazywanie strażnikom miejskim nagrań z kamer zamontowanych w tramwajach i autobusach MPK S.A. w Krakowie. Strażnicy miejscy będą mogli przysyłać do MPK S.A. drogą elektroniczną wnio-

ski o zabezpieczenie nagrania. W tym celu został przygotowany specjalny formularz. To pozwoli na skrócenie czasu potrzebnego na przygotowanie tych nagrań dla funkcjonariuszy.

Drogą elektroniczną do Straży Miejskiej Miasta Krakowa będzie także przesyłana korespondencja dotycząca m.in. zakłócania spokoju i porządku, spożywania alkoholu czy śmiecenia. Zastąpi ona dotychczasowy, tradycyjny sposób przekazywania tych materiałów w formie wysyłanych pism.

- Podpisane porozumienie jest nie tylko kontynuacją, ale i potwierdzeniem doskonałej współpracy, którą prowadzimy od wielu lat. Teraz poszerzamy jej zakres. Usprawni to nie tylko komunikację między naszymi jednostkami, ale także pomoże w walce z wykroczeniami najbardziej uciążliwymi dla pasażerów – zaznaczył Adam Młot, komendant Straży Miejskiej Miasta Krakowa. Dodał, że porozumienie obejmuje także cykl szkoleń, które dla pracowników MPK poprowadzą funkcjonariusze. Zajęcia będą dotyczyć m.in. prawa wykroczeń oraz taktyki i techniki interwencji.

Marcin Warszawski



STRAŻ MIEJSKA I MPK DBAJĄ O BEZPIECZEŃSTWO PASAŻERÓW KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

Straż Miejska Miasta Krakowa i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA podsumowały kolejny rok współpracy. Za nami kolejna odsłona kampanii „Wystarczy 1 metr”, 18 akcji „Bezpieczny powrót” oraz kilka projektów edukacyjnych także dla najmłodszych.

W 2015 roku odnotowano 237 przypadków tamowania i blokowania ruchu pojazdom komunikacji zbiorowej. Były to głównie przypadki pozostawienia pojazdów zbyt blisko torowiska, uniemożliwiających poruszanie się tramwajom, blokowane były również często zatoki przystankowe, co narażało pasażerów na utrudnienia przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów. Największe problemy pojawiały się w ciągach komunikacyjnych na ulicach: Długiej (129 zatrzymań), Rakowickiej (65 zatrzymań), Dajwór (24 zatrzymania) i Zwierzynieckiej (10 zatrzymań). Strażnicy miejscy i inspektorzy ruchu MPK S.A. dyscyplinowali w minionych dwunastu miesiącach kierowców, którzy łamiąc przepisy parkowali w miejscach niedozwolonych, zbyt blisko torowisk, w miejscach obowiązywania znaków zakazu, czy na przystankach. W 2015 roku w wyniku podjętych wspólnie działań, ujawniono 1368 wykroczeń. Mandatami karnymi ukarano 707 osób, pouczone 636 sprawców wykroczeń, sporządzono 25 notatek celem skierowania wniosków o ukaranie do sądu. Każdego miesiąca 2015 roku prowadzone były również działania pod nazwą „Bezpieczny powrót”.

Na podstawie posiadanych informacji oraz wspólnych obserwacji wytypowane zostały linie komunikacyjne, na których najczęściej dochodzi do przypadków łamania przepisów prawa. Umundurowani strażnicy miejscy mieli możliwość skutecznego podejmowania interwencji wobec sprawców czynów zabronionych, dzięki współpracy i bezpośredniej łączności z inspektorem MPK S.A., który wykonując swoje obowiązki w ubraniu cywilnym, miał moż-

liwość dyskretnej obserwacji i wezwania na miejsce zdarzenia funkcjonariuszy.

W 2015 roku przeprowadzono 18 akcji „Bezpieczny powrót”. Funkcjonariusze mandatami karnymi ukarali 172 osoby, sporządzili 25 notatek celem skierowania wniosków o ukaranie do sądu oraz pouczyli 202 sprawców wykroczeń.

W akcjach „Bezpieczny powrót” brali udział także kontrolerzy biletów, którzy wykonywali swoje obowiązki na wyznaczonych liniach. Efekty działań kontrolerów podczas wspólnych akcji to wystawienie 274 opłat podwyższonych oraz 895 wezwań do zapłaty w związku z przejazdem komunikacją miejską bez ważnego biletu.

Oprócz działań w terenie, przez cały 2015 rok prowadzone były także działania edukacyjne. Przygotowany został m.in. film edukacyjny, którego tematem było nieprawidłowe parkowanie pojazdów powodujące tamowanie ruchu tramwajom. Nagranie prezentowano w pojazdach komunikacji miejskiej w BUS TV.

Ponadto poprowadzono kilka zajęć w szkołach, podczas których dzieci i młodzież zapoznawali się z najważniejszymi aspektami dotyczącymi bezpieczeństwa w komunikacji, co niewątpliwie pozytywnie wpłynie na ich zachowanie jako uczestników ruchu drogowego.

Marcin Warszawski



KARDYNAŁ STANISŁAW DZIWISZ ODPRAWIŁ 71. MSZĘ TRAMWAJARSKĄ

W niedzielę 31 stycznia o godz. 12.00 w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy ojców Redemptorystów w Podgórzu została po raz kolejny odprawiona tradycyjna msza tramwajarska. Coroczna msza odbywa się w intencji pracowników, emerytów i rencistów oraz osób świadczących pracę na rzecz MPK. W tegorocznej mszy uczestniczyli m.in. Tadeusz Trzmiel – I zastępca Prezydenta Miasta Krakowa i Bogusław Kośmider – Przewodniczący Rady Miasta Krakowa. Byli też obecni członkowie Rady Nadzorczej z wyboru załogi oraz cała Zarząd MPK S.A. w Krakowie.

Tradycyjnie uroczysty charakter mszy podkreślał udział w niej pocztów sztandarowych. Poza „firmowym” sztandarem MPK pojawił się historyczny już sztandar działającej w minionym stuleciu Fundacji Kościelnej przy MPK, trzy sztandary związkowe (NSZZ Solidarność, NSZZ Solidarność 80 i ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej) oraz sztandar Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK.

Ponadto uczestnicy mszy w mundurach MPK S.A. brali czynny udział w liturgii.

Podczas mszy przedstawiciele załogi przekazali dary ołtarza: ofiarę pieniężną (z przeprowadzonej zbiórki – rozprowadzania cegiełek) mówiącej o tym, że ze zwykłych składek prostych ludzi powstają wielkie dzieła Bożego Miłosierdzia oraz kielich, chleb, wino i wodę, rzeczy najbardziej potrzebne i konieczne do życia, dlatego traktowane jako symbole życia. Należy nadmienić, że nowy kielich został zakupiony ze środków, jakie na ten cel przekazały wszystkie działające na terenie MPK Związki Zawodowe.

Mszy przewodniczył Metropolita Krakowski Kardynał Stanisław Dziwisz. W homilii Kardynał wiele uwagi poświęcił trudnej pracy załogi MPK,

która jest codzienną służbą nie tylko dla mieszkańców Krakowa, ale i licznie odwiedzających miasto turystów.

Kardynał Stanisław Dziwisz podczas kazania przypomniał, także o ubiegłorocznym jubileuszu 140-lecia komunikacji miejskiej podkreślając zmianę jaka na przestrzeni lat nastąpiła w transporcie publicznym.

- Dziś Kraków dysponuje nowoczesnym transportem i systemem miejskiej komunikacji, bez którego nie wyobrażamy sobie życia miasta – podkreślił Kardynał Stanisław Dziwisz.

Dodał również, że jest pewien, że MPK S.A. poradzi sobie z wyzwaniem jakim są Światowe Dni Młodzieży i wniesie swój ważny wkład w organizację i przebieg tego wielkiego spotkania i święta wiary.

Na zakończenie mszy Kardynał Stanisław Dziwisz udzielił wszystkim zebrany błogosławieństwa na kolejny rok pracy, dając tymi słowami nadzieję i odwagę, by stawiać czoło wszystkim wyzwaniom, jakie przed nami stają w naszym życiu osobistym, rodzinnym, zawodowym i społecznym.

Oprawę muzyczną mszy zapewnił śpiewający koledzy, mający ponad 115-letnią tradycję chór „Lutnia Krakowska”.

Władysław Michalski, Lilianna Jakiel



KOMFORTOWY ODPOCZYNEK NA PĘTLACH

MPK S.A. kontynuuje inwestycje związane z modernizacją punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy.

Rok 2015 zakończył się remontami punktów: terminal Powstańców Wielkopolskich, Kurdwanów Tramwaje, Pleszów, Azory, Nowy Bieżanów Południe, Bronowice Małe, Krowodrza Górka, Cichy Kącik.

Oprócz remontu wnętrza punktów przeprowadzono również remonty elewacji na następujących punktach: Borek Fałęcki Tramwaje, Borek Fałęcki Autobusy (na zdjęciu), Prądnik Czerwony oraz Salwator.

W tym ostatnim przeprowadzono również kompleksową modernizację wnętrza. Całkowicie nowym punktem so-

cialnym możemy pochwalić się na pętli tramwajowej Bronowice. Wyświetlony punkt został wyburzony, a na jego miejscu postawiono nowoczesny obiekt.

W roku 2016 modernizacje punktów socjalny będą kontynuowane

Hubert Waguła



MPK S.A. NIE NADZORUJE JUŻ PRACY KONTROLERÓW BILETÓW

1 lutego MPK S.A. przestało zajmować się kontrolą biletów w komunikacji miejskiej. Na podstawie umowy podpisanej z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu od tego dnia kontrolą zajmuje się firma Renoma, która została wyłoniona w przetargu. Pracownicy tej firmy kontrolują bilety, a także odpowiadają za rozpatrywanie odwołań. Jeżeli pasażer nie będzie się zgadzał z decyzją kontrolera, będzie miał prawo skierować odwołanie do ZIKiT-u. Ponadto ZIKiT będzie też zajmował się kontrolą pracy firmy.

Wszelkie pytania, reklamacje, skargi, i wnioski dotyczące kontroli biletowej należy kierować do Zakładów Wielobranżowych „Renoma” Sp. z o.o. z filią w Krakowie, przy ul. Wileńskiej 2 A, 31-413 Kraków - tel. 12 306 77 11, e-mail: kontakt.krakow@zwrenoma.pl

MPK S.A. w Krakowie będzie nadal prowadziło windykacje opłat dodatkowych nałożonych do dnia 31 stycznia 2016 r. jeszcze przez 12 miesięcy do 31 stycznia 2017 r.

Marek Gancarczyk

BIURO RZECZY ZNALEZIONYCH MPK S.A.

W 2015 roku do depozytu Biura Rzeczy Znajdionych w MPK S.A. w Krakowie wpłynęło ponad 4700 zagubionych przez pasażerów rzeczy znalezionych w obiektach i środkach komunikacji miejskiej.

Zgodnie z nową Ustawą o rzeczach znalezionych obowiązującą od czerwca 2015 roku przedmioty przedstawiające wartość powyżej 100 zł przekazywane są do Biura Rzeczy Znajdionych Urzędu Miasta Krakowa a dokumenty tj. dowód osobisty oraz paszport przekazywane są do najbliższej jednostki organizacyjnej Policji. W okresie od czerwca do końca grudnia ubiegłego roku do Biura Rzeczy Znale-

zionych w UMK przekazano ponad 380 rzeczy przy czym 132 dokumenty (130 dowodów i 2 paszporty) oddano na Policję. Najczęściej gubione rzeczy to: parasole, telefony, portfele, ubrania oraz wszelkiego rodzaju torby i plecaki. Wśród zagubionych przedmiotów znaleźć można niemal wszystko np. tożę adwokacką, siekiere, gorset erotyczny, miecz samurajski, telewizor, wózek dziecięcy, kulę inwalidzką a nawet sztuczną szczękę...

Od kwietnia 2016 roku – Biuro Rzeczy Znajdionych zostanie przeniesione na ul. św. Wawrzyńca 13.

Katarzyna Leśniak



SYLWETKA – KAZIMIERZ MAMOŃ

W MPK w Krakowie rozpoczął pracę 1 lutego 1980 roku. Wcześniej przez 12 lat pracował w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego w Krakowie. W MPK rozpoczął pracę na stanowisku kierownika działu technicznego w Zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnych. W tym samym okresie ukończył studia podyplomowe na AGH w Krakowie.

Jako laureat Turnieju Młodych Mistrzów Techniki złożył wniosek racjonalizatorski dotyczący podniesienia sieci trakcyjnej pod wiaduktem kolejowym na ul. Lubicz. W zakładzie Sieci i Podstacji Trakcyjnych odpowiadał m.in. za przygotowanie dokumentacji technicznej remontowanych odcinków sieci trakcyjnej w Krakowie. Współpracował z Biurem Projektów „Elektroprojekt” w Łodzi w zakresie koncepcji linii tramwajowej w Krakowie. Był m.in. wnioskodawcą lokalizacji nowych podstacji trakcyjnych takich jak „Sukiennicza” i „Wielopole”. Był też autorem projektu technicznego kabli trakcyjnych z podstacji „Konarskiego” oraz modernizacji sieci kablowej innych

podstacji trakcyjnych. Następnie pracował w dziale inwestycji MPK m.in. jako starszy inspektor nadzoru. Inż. Kazimierz Mamoń posiadając uprawnienia nadzorował m.in. przebudowę linii kablowych i sieci trakcyjnej z podstacji „Lubicz” zarówno w ul. Rakowickiej jak i ul. Lubicz.

Trudno nie wspomnieć o działalności związkowej inż. Kazimierza Mamonia, który przez dwie kadencje był zastępcą przewodniczącego Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie, a następnie przez kadencję pełnił funkcję przewodniczącego tego związku. Został także wybrany na zastępcę przewodniczącego Integracji Związków Zawodowych Transportu Publicznego w RP z siedzibą w Warszawie.

Za swoją długoletnią pracę w MPK w Krakowie (34 lata) oraz działalność związkową inż. Kazimierz Mamoń był nagradzany, m.in. otrzymał Złoty Krzyż Zasługi oraz odznakę Zasłużonego Pracownika MPK.

Red.

KALENDARIUM

2.01.2016 r.

W związku z wejściem w życie tzw. uchwały antysmogowej, oraz przekroczeniem dopuszczalnego poziomu pyłów w powietrzu, po raz pierwszy w historii została wprowadzona darmowa komunikacja miejska, dla pasażerów posiadających ważny samochodowy dowód rejestracyjny.

6.01.2016 r.

W ciągu dnia kursował specjalny świąteczny tramwaj, w którym można było wspólnie pokoleć, i wczuć się w świąteczny klimat wraz z uczniami Państwowej Ogólnokształcącej Szkoły Muzycznej II st. im. F. Chopina w Krakowie.

11.01.2016 r.

MPK S.A. w Krakowie ubiega się o tytuł najlepszego przedsiębiorstwa w Europie w tegorocznej edycji „European Business Awards”. Krakowski największy przewoźnik reprezentuje Polskę w rywalizacji z najlepszymi europejskimi przedsiębiorstwami o główną nagrodę w kategorii „The Award for Customer Focus” (nagroda w kategorii „Troska o klienta”), gdzie o zwycięstwo walczy m.in. Port Lotniczy w Monachium oraz Port Lotniczy w Pradze.

30.01.2016 r.

Na krakowskie torowiska wyjechał zabytkowy tramwaj typu Ring z lat 30-tych. Wagon ten został wyremontowany przez Stację Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie na zamówienie Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Można go było podziwiać na trasie Salwator – Wieczysta – Salwator. W dniu 16.02.2016 Ring pożegnał się z Krakowem i wyjechał na specjalnej lawecie z zajezdni tramwajowej Podgórze na podróż do Gdańska.

31.01.2016 r.

W sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy Ojców Redemptorystów w Podgórzu, została odprawiona 71 tradycyjna msza tramwajarska. Nabożeństwo odprawił Kardynał Stanisław Dziwisz.

1.02.2016 r.

Odpowiedzialność za kontrolę biletową w pojazdach komunikacji miejskiej w Krakowie przejęła na zlecenie ZIKiT-u spółka RENOMA. Część jej pracowników będzie pracować w umundurowaniu, a część – jak dotychczas – w cywilnych ubraniach.

3.02.2016 r.

Na skrzyżowaniu ulic Monte Cassino i ul. Kapełanka przewrócił się koń ciągnący dorożkę. Skutkiem tego zdarzenia było zablokowanie wszystkich pasów na ul. Monte Cassino na kierunku Ruczaj. Po chwili zwierzę podniosło się, rzuciło do galopu i upadło na torowisko tramwajowe wstrzymując całkowicie ruch. Na miejsce przyjechała straż pożarna, straż miejska, policja oraz lekarz weterynarii, który zajął się, jak się okazało, chorym koniem. Niestety, kilka dni później, zwierzę musiało zostać uśpione.

14.02.2016 r.

W dzień zakochanych po krakowskich ulicach kursował specjalnie przygotowany „Krakowiak”, w którym można było wyznać miłość swojej sympatii. Atrakcji nie brakowało, a zadbali o to aktorzy Teatru Ludowego, którzy dla zakochanych śpiewali piosenki m.in. Hanki Ordonówny, Anny German, Hanny Banaszak, Maryli Rodowicz, Kaliny Jędrusik, Ewy Bem oraz Krystyny Prońko. Zorganizowany został też konkurs fotograficzny z nagrodami, a zainteresowanie przerosło nasze oczekiwania.

Szymon Ziemiański

4 luty 1956 r.

Notujemy:

● Mlą się pasażerowie przy wysiadaniu z tramwajów, gdyż przez zamaznięte szyby nie widać, na jakim znajdują się przystanku. To też dobrze by było, aby w okresie mrozów konduktorzy – przez wywoływanie nazw ulic – informowali ich o tym. (m)

● Jedziemy na wycieczkę autobusem do Zakopanego z przejazdem kolejką linową na Kasprowy Wierch – urządzaną przez WRZZ i „Orbis” – 5 bm. Odjazd godz. 6, powrót godz. 21. Informacje „Orbis”, Jana 2.
● Po co wisi w budynku Prez. DRN w Nowej Hucie tablica orientacyjna, skoro nie ma na niej wyszczególnionych numerów pokoi i pięt, na których mieszczą się poszczególne referaty? (m)

Durant Rugby Express L Seria: Krakowskie autobusy

Pojazd o numerze podwozia 1860 zakupiony został u krakowskiego przedstawiciela firmy Durant, Rugby, Federal w Krakowie w 1929 roku. Nie trafił od razu do obsługi linii bowiem zakupione podwozie wymagało odpowiedniej zabudowy. Sprzedaż podwozi samochodów ciężarowych była typowym sposobem ówczesnej produkcji pojazdów. Na zakupionym podwoziu wyposażonym w pełny układ napędowy z silnikiem i skrzynią biegów można było zbudować dowolne wyposażenie niezbędne do prowadzenia swojej działalności. Śmieciarki, wozy straży pożarnej czy autobusy budowane były na identycznym standardowym podwoziu. Zakupiony przez Krakowską Miejską Kolej Elektryczną SA samochód trafił do Pierwszej Wytwórni Autokaroserii i Powozów, Orlicki i Spółka. Z tą firmą Krakowska Miejska Kolej Elektryczna SA (następcą tej firmy jest obecne MPK S.A.) współpracowała już, a jej doświadczenie zostało potwierdzone już dwa lata wcześniej przy budowie pierwszych krakowskich autobusów zabudowanych na podwoziach ciężarówek Chevroleta. Wprowadzony jeszcze w tym samym 1929 roku do ruchu autobus Rugby rozpoczął regularne kursy na liniach, w tym na linii nr 1 kursującej spod Barbakanu do Prądnika Czerwonego. W ciągu niespełna dwóch lat eksploatacji samochód został mocno zużyty i prawdopodobnie poważnie uszkodzony co spowodowało, że został wytypowany do remontu lub sprzedaży. Być może jego niewielka pojemność – początkowo przewidywana na 16 osób – nie odpowiadała przyjętym standardom. Kupowane 26-cio miejscowe Federale miały sukcesywnie zastępować wcześniej kupowane Duranty i Rugby. Sprzedaż uszkodzonego pojazdu wydawała się najlepszym rozwiązaniem. Zanim tego dokonano wszystkie posiadane pojazdy: cały tabor autobusowy i techniczny, wziął udział w sesji fotograficznej wykonanej z okazji 30-lecia tramwaju elektrycznego. Wśród uwiecznionych pojazdów możemy doszukać się istniejącego po dziś dzień autobusu. W sierpniu 1932 roku samochód o numerze inwentarzowym został zakupiony przez prywatną spółkę transportową z Poronina przewożącą turystów na trasie do Zakopanego i Bukowiny Tatrzańskiej. Na potrzeby nowej firmy samochód został nieznacznie przebudowany. W tylnej części nadwozia wycięte zostały drzwi umożliwiające wejście od tyłu (często był to wymóg ówczesnych urzędów komunikacji) a zbędne trzecie drzwi boczne zostały unieruchomione i zabite gwoździami. Zmiana wejścia do pojazdu wymagała innego ustawienia foteli we wnętrzu, w tylnej części. Koło zapasowe z tylnej ściany zostało przeniesione na dach, za kabiną kierowcy a na prawym słupku bocznym zamocowano stopnie umożliwiające wejście na dach w celu umieszczenia tam bagażu. Hamulce pojazdu dostosowano do poruszania się po górskich drogach umieszczając na tylnym moście opuszczany przez kierowcę hak. Ten rodzaj kotwicy wbijającej się w typową szutrową drogę zapewniał bezpieczeństwo podróżnych i obsługi. Autobus został przemalowany a na jego burtach na czerwonym pasie pojawił się napis: Poronin – Zakopane. Prawdopodobnie we wrześniu 1939 roku chcąc uniemożliwić rekwirację pojazdu przez wojsko, pojazd został rozebrany i schowany w szopie. Ściągnięte felgi pozbawiono opon a wymontowany silnik rozebrano na części. Tak „zabezpieczony” samochód przetrwał blisko 50 lat. W styczniu 2007 roku auto zostało przewiezione do Krakowa. W nowym miejscu stacjonowania dokonano dokładnego przeglądu części, które zdemontowane zostały wiele lat temu a także przeglądnięto szczegółowo nadwozie, by móc wybrać najlepszą formę remontu. We wrześniu 2009 roku, po siedemdziesięciu latach, dzięki przeprowadzonemu remontowi silnik został ponownie uruchomiony. Ostatecznie, po wpisaniu samochodu do rejestru zabytków w kwietniu bieżącego roku, po przeprowadzeniu badań technicznych, został dopuszczony do ruchu.

Dane techniczne:

Producent: Durant Motor Corporation

Lata budowy: 1928-1930

Silnik: Rugby

Długość: 5.800 mm

Szerokość: 2.020 mm

Wysokość: 2.350 mm

Masa: 2.270 kg

Miejsc siedzących: 18

Miejsc stojących: 0

Solaris Urbino 18 Hybrid Seria: Krakowskie autobusy

W grudniu 2014 roku MPK SA zakupiła jeden przegubowy autobus hybrydowy Solaris Urbino 18 Hybrid, którego dostawa rozpoczęła nowy etap wdrażania innowacyjnych napędów w pojazdach w Krakowie. Autobus kursuje na linii nr 501, z przystanku Struga do pętli Chełmońskiego Osiedle.

Jak wynika z dokumentacji technicznej autobusu i pierwszych jego ocen, konstrukcja pojazdu oparta została na sprawdzonych rozwiązaniach technicznych, produkowanych seryjnie, których niezawodność została już potwierdzona w eksploatacji. Do produkcji autobusu zastosowano najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantujących najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania. Takie zapewnienie wynika z faktu dbałości firmy Solaris o swój produkt, czego potwierdzeniem może być szeroka gama pojazdów dostarczonych do przedsiębiorstw komunikacji na świecie. Autobus spełnia wymogi polskich przepisów dopuszczających pojazd do ruchu, posiada aktualną homologację umożliwiającą rejestrację i eksploatację pojazdu. Konstrukcja autobusu umożliwia jednorazowy przewóz 127 pasażerów, w tym 47 na miejscach siedzących. Długość autobusu wynosi 18,0 m, szerokość 2,55 m, a wysokość 3,5 m. Szybłą wymianę pasażerów umożliwiają cztery pary szerokich drzwi oraz niska podłoga znajdująca się na całej powierzchni pojazdu.

Autobus wyposażony jest w innowacyjny szeregowy system hybrydowy firmy Vossloh Kiepe.

Nowością w tym autobusie jest połączenie technologii magazynowania energii elektrycznej w akumulatorach i superkondensatorach oraz możliwości ładowania baterii z zewnątrz poprzez złącze plug-in. Baterie litowo-fosforowe o masie 525 kg i osiem modułów kondensatorów ważących po 59,5 kg każdy umieszczone są na dachu autobusu znacznie podnosząc jego wysokość. Baterie akumulatorów ładują się dłużej i mogą zmagazynować więcej energii, a superkondensatory w bardzo krótkim czasie mogą przyjąć i oddać dużą dawkę energii. Baterie i superkondensatory mogą magazynować energię pozyskaną z pracy silnika spalinowego, jak i z procesu rekuperacji. Oba te źródła napędzają z kolei silnik trakcyjny o mocy 240 kW i napięciu nominalnym 420V. System może działać w trybie hybrydowym bez konieczności dostarczania energii z zewnątrz. Autobus posiada również system ładowania zewnętrznego ładowania baterii prądem 63A poprzez złącze plug-in firmy Walther. Główny napęd autobus pochodzi od silnika wysokoprężnego Cummins ISB 6.7 285H o pojemności 6.7 litra o mocy 285 KM, który współdziałając z silnikiem elektrycznym zapewnia dynamiczną jazdę. Efektem zastosowania napędu hybrydowego ma być zmniejszone zużycie paliwa, a tym samym zmniejszona emisja spalin do atmosfery. W celu zapewnienia przyjemnych warunków przejazdu, wnętrze autobusu ma zapewnioną naturalną i wymuszoną wentylację opartą na sprawdzonych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Ponadto w okresie zimowym istnieje możliwość włączenia wysokosprawnego układu ogrzewania, sterowanego z miejsca kierowcy. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych jest nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązujących w budowie autobusów miejskich o dużej pojemności.

Dane techniczne:

Producent: Solaris

Lata budowy: 2011

Silnik: Cummins ISB6.7 285H - 209kW (285KM)

Silnik elek.: Kiepe ASM (AC, 4-polowy) 240kW

Długość: 18.000 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.500 mm

Masa: 19.315 kg

Miejsc siedzących: 47

Miejsc stojących: 80+1



Durant Rugby Express L *Seria: Krakowskie autobusy*



Solaris Urbino 18 Hybrid *Seria: Krakowskie autobusy*

