

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (60) 2016
kwiecień-czerwiec



Zbierz kolekcję kart
z krakowskimi autobusami
W tym numerze druga karta

W środku mapa komunikacji miejskiej
w Krakowie podczas ŚDM



Komunikacja miejska
podczas ŚDM

Nowe autobusy w Krakowie

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA



OBYWATELU

Czy spędzisz z nami swą wolną od pracy niedzielę?
Jeśli nie, to tramwajowa linia 0 zabierze Cię
w swoistą podróż w czasie.
Kursujemy w niedziele i święto
od 19 czerwca do 18 września 2016 roku

Zapraszamy również na przejazd zabytkowymi
autobusami, które wyjadą na specjalnie linie:
26 czerwca, 22 lipca, 15 sierpnia oraz 18 września

Obowiązuje taryfa biletowa komunikacji miejskiej
w Krakowie.

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

Więcej szczegółów:  muzealna.org  facebook.com/muzealna



PODCZAS ŚWIATOWYCH DNI MŁODZIEŻY WARTO WYBRAĆ KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ

W ostatnim tygodniu lipca korzystanie z samochodu w Krakowie nie będzie łatwe. Jeżeli już ktoś musi jechać samochodem do pracy (lepiej nie zakładać, że jak zwykle po zakupy pojedziemy na drugi koniec miasta) to koniecznie z odpowiednią wjazdówką włożoną za szybę, która umożliwi przejazdy z różnych stref, na które zostanie podzielony Kraków. Zdecydowanie lepiej w tym czasie podróż zaplanować tramwajem lub autobusem. Te będą kursować bardzo często jak na okres wakacyjny. Na specjalnych liniach uruchomionych w ostatnim tygodniu lipca, tzw. korytarzowych, pojazdy będą się zatrzymywać na przystankach co 5 minut. Taka częstotliwość zostanie utrzymana od ok. godz. 9.00 rano do nawet 2.00 w nocy dnia następnego. Oprócz linii specjalnych do godz. 9.00 rano będą kursować linie regularne, których rozkład będzie przypominał ten sprzed wakacji. Wszystko po to, aby mieszkańcy mogli dojechać do pracy.

Tramwaje i autobusy będą miały ułatwiony przejazd podczas trwania Światowych Dni Młodzieży. Na kilkunastu ulicach zostaną bowiem wyznaczone specjalne buspasy. Z kolei na kilku jezdniach w centrum miasta pojawią się specjalne separatory, które oddziela jadące tramwaje od ruchu samochodowego.

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” staraliśmy się zamieścić najważniejsze informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej w okresie Światowych Dni Młodzieży. Warto się z nimi zapoznać, aby poruszając się po mieście nie zostać zaskoczonym przez zmienioną organizację ruchu w Krakowie.

Przyłączam się także do apelu służb porządkowych – w czasie ŚDM pilnujcie swoich bagaży i nie zostawiajcie ich bez opieki w tramwajach i autobusach. Każdy taki przypadek może spowodować wiele problemów dla wszystkich użytkowników komunikacji miejskiej.

Nie zdradzę tajemnicy pisząc, że tramwaj jako środek transportu wybrał już Ojciec Święty. A skoro tak, to chyba nie ma co wątpić, że jest to najlepszy sposób podróży w Krakowie.

Marek Gancarczyk

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: Jeden z "Tramwajów Papieskich" na ul. Franciszkańskiej

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:

Podczas ŚDM warto wybrać komunikację miejską <i>Marek Gancarczyk</i>	3
Komunikacja miejska podczas Światowych Dni Młodzieży <i>Marek Gancarczyk</i>	6
Przesłanie Papieża na krakowskich tramwajach <i>Małgorzata Rzychniak</i>	11
Ponad 115 mln zł na ekologiczne autobusy dla Krakowa <i>Marek Gancarczyk</i>	12
Autosan dostarczy 15 autobusów midi do Krakowa <i>Marek Gancarczyk</i>	13
Kraków ma już nowe autobusy <i>Marek Gancarczyk</i>	13
Jak powstawały nowe autobusy dla Krakowa <i>Tomasz Pyzalka</i>	16
Popularna 105-ka stała się wielką atrakcją dla dzieci <i>Mariusz Szałkowski</i>	18
MPK zakończyło projekt modernizacji EU8N <i>Marek Gancarczyk</i>	19
Pracownicy MPK S.A. w Krakowie otrzymali medale za remont wagonu dla Gdańska <i>Marek Gancarczyk</i>	20
Na Rynku Głównym kiedyś jeździły tramwaje <i>Jacek Kołodziej</i>	22
KLM znów wozi mieszkańców i turystów <i>Marek Gancarczyk</i>	23
Jak zostałem motorniczym MPK <i>Dominik Włodarczyk</i>	26
V Mistrzostwa Europy Motorniczych Tram- Em 2016 <i>Krzysztof Utracki</i>	28
MPK S.A. w Krakowie nagrodzone Białym Listkiem CSR <i>Marek Gancarczyk</i>	29
MPK S.A. w Krakowie wyróżnione <i>Marek Gancarczyk</i>	29
Dzień Dziecka z Trambusiem w MPK <i>Justyna Mierzwa</i>	31
Trambuś – oficjalna maskotka krakowskiego przewoźnika <i>Małgorzata Rzychniak</i>	33
Puchar powrócił do zajezdni autobusowej Wola Duchacka <i>Janusz Więckowski</i>	34
Rozgrywki Ligi MPK odbyły się po raz piąty <i>Marek Gancarczyk</i>	35
Członkowie UITP dyskutowali w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	36
Kazimierz Korabiński - pracownik MPK S.A. odznaczony Krzyżem Oficerskim Odrodzenia Polski <i>Marek Gancarczyk</i>	37
Przyjazna dla dzieci Szkoła Podstawowa nr 65 <i>Paulina Bugajska-Bialik</i>	39
Kalendarium <i>Mateusz Trzeciak, Krzysztof Budolak</i>	39
Budowa Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów <i>Zbigniew Nowak</i>	40
Akcja „Bezpieczny Powrót” <i>Sławomir Górniewicz</i>	41
Dni Ziemi <i>Marek Gancarczyk</i>	41
„Weźże się przesunąć” i zostać bohaterem <i>Marek Gancarczyk</i>	42
Platformy dla niepełnosprawnych w tramwajach NGT6 <i>Marek Gancarczyk</i>	42
Strażacy MPK ćwiczyli swoją sprawność <i>Marek Gancarczyk</i>	42



5



13



21



31

KOMUNIKACJA MIEJSKA PODCZAS ŚWIATOWYCH DNI MŁODZIEŻY

Zwiększona liczba tramwajów i autobusów, częstsze kursy, dodatkowe buspasy i ułatwienia dla tramwajów, a także specjalne linie korytarzowe dowożące pielgrzymów na spotkania – to najważniejsze rozwiązania komunikacyjne przygotowane na okres Światowych Dni Młodzieży w Krakowie.

Przez tydzień każdego dnia do ruchu kierowane będą wszystkie dostępne tramwaje i autobusy, czyli 250 pociągów tramwajowych i 580 autobusów. Tramwajów będzie więc więcej o około 50% w stosunku do wakacyjnego dnia roboczego i ok. 90% więcej w stosunku do wakacyjnego dnia świątecznego. W przypadku autobusów będzie to więcej o ok. 42% w stosunku do wakacyjnego dnia roboczego i ok. 235% w stosunku do wakacyjnego dnia świątecznego.

Zapewnienie dojazdu pielgrzymom na spotkania z Ojcem Świętym, a także transport mieszkańców do pracy będzie głównym zadaniem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie przez cały okres trwania Światowych Dni Młodzieży. Do ruchu zostanie wysłany cały dostępny tabor, w tym ponad 20 dodatkowych, tramwajów złożonych z wagonów typu 105N,

czyli tzw. „akwariów”. Te wagony nie zostały wycofane z ruchu mimo dostaw nowych tramwajów w 2015 roku właśnie z myślą o Światowych Dniach Młodzieży. MPK S.A. postarało się także odpowiednio wcześniej o dostawę 60 nowych autobusów, które dotarły do Krakowa w czerwcu i lipcu, a więc przed przyjazdem pielgrzymów.

Oprócz dodatkowego taboru podczas Światowych Dni Młodzieży na kilku ważnych trasach pojawią się udogodnienia dla komunikacji miejskiej. W tym celu zostaną wytyczone dodatkowe buspasy, które ułatwią pasażerom przemieszczanie się w Krakowie. Buspasy pojawią się na ul. Conrada, Opolskiej, Lublańskiej, Bora-Komorowskiego, Andersa, 29 Listopada, Słowackiego, Mickiewicza, Krasińskiego, Konopnickiej, Tischnera, Powstańców Śląskich, Powstańców Wielkopolskich, Nowohuckiej oraz na ul. Stella-Sawickiego.

Na części ulic w centrum miasta także torowiska zostaną oddzielone od ruchu samochodowego. Separatory ułatwiające przejazd tramwajom pojawią się na ul. Westerplatte, Stradomskiej, Starowiślniej oraz Kalwaryjskiej.

Przez cały okres Światowych Dni Młodzieży będzie wstrzymana komunikacja do Cichego Kąca (zostanie



wznowiona dopiero 3 sierpnia). W pozostałych obszarach od wtorku, 26 lipca po porannym szczycie, a więc po godz. 9.00 zostaną uruchomione specjalne linie korytarzowe: tramwajowe i autobusowe, które będą kursować z dużą częstotliwością co 5 minut. To właśnie z nich będą korzystać pielgrzymi jadący na uroczystości i spotkania.

Do godz. 9.00 komunikacja będzie jednak funkcjonować bez większych zmian, tak aby mieszkańcy Krakowa jadący do pracy korzystali ze stałych, sprawdzonych połączeń.

Warto też pamiętać, że już w środę 27 lipca nastąpi wstrzymanie ruchu tramwajowego na Salwator oraz przez ul. Franciszkańską. Z kolei w dniach 27-31 lipca

nastąpią wstrzymania ruchu pojazdów komunikacji miejskiej na wybranych ulicach, w tym przede wszystkim na: ul. Konopnickiej, Księcia Józefa, Focha, Piastowskiej, Wielickiej, Powstańców Wielkopolskich, Powstańców Śląskich, Ofiar Dąbia, al. Pokoju. Ruch po Alejach Trzech Wieszczów powinien być utrzymywany tak długo, jak tylko będzie to możliwe.

Podczas Świątowych Dni Młodzieży pielgrzymi, którzy wykupili specjalne pakiety będą mogli korzystać z komunikacji miejskiej bezpłatnie. Pozostałe osoby będą mogły kupić specjalny bilet okazjonalny za 15 zł, który będzie ważny od 26 do 31 lipca.

Marek Gancarczyk

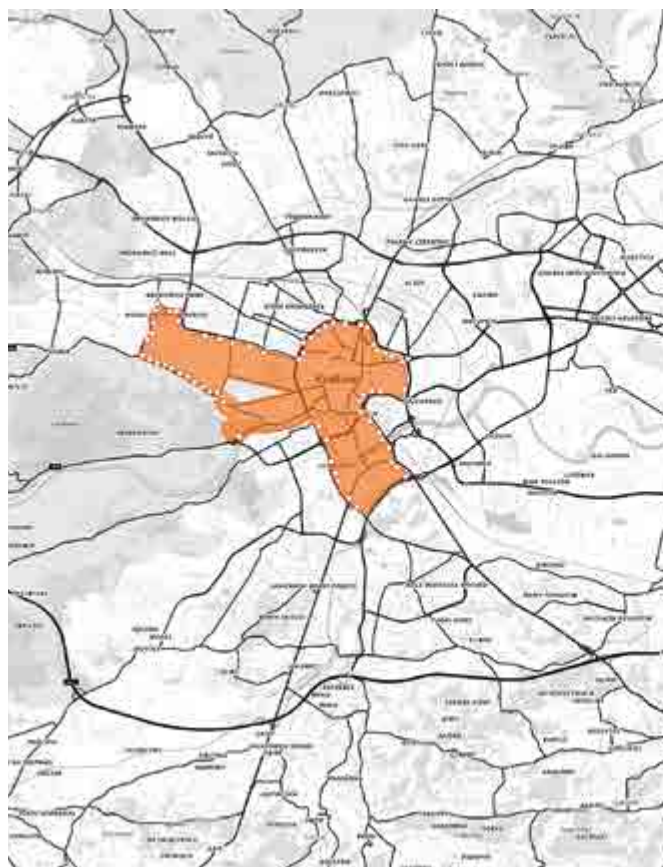
Strefy ograniczeń w ruchu

W czasie trwania ŚDM miasto zostanie podzielone na kilka stref, w których będą obowiązywały ograniczenia w poruszaniu się pojazdów. Strefy te można podzielić na dwie grupy.

Pierwsza grupa to strefy zamknięte „Błonia” i „Łągiewniki”. Zaliczone do nich ulice będą zdominowane przez pieszych i tylko nieliczne pojazdy będą miały prawo do wjazdu. Z uwagi na bardzo duży ruch pieszych obszar ten zostanie wyłączony również z ruchu rowerowego. Planując podróż w ten rejon należy liczyć się z koniecznością pokonania pieszo części trasy, zwłaszcza ostatniego odcinka. Co ważne, ulice wyznaczające granice strefy w Łągiewnikach (np. Turowicza) nie są objęte zakazami – należą do stref ograniczonego ruchu, a nie całkowicie wyłączonych z ruchu.

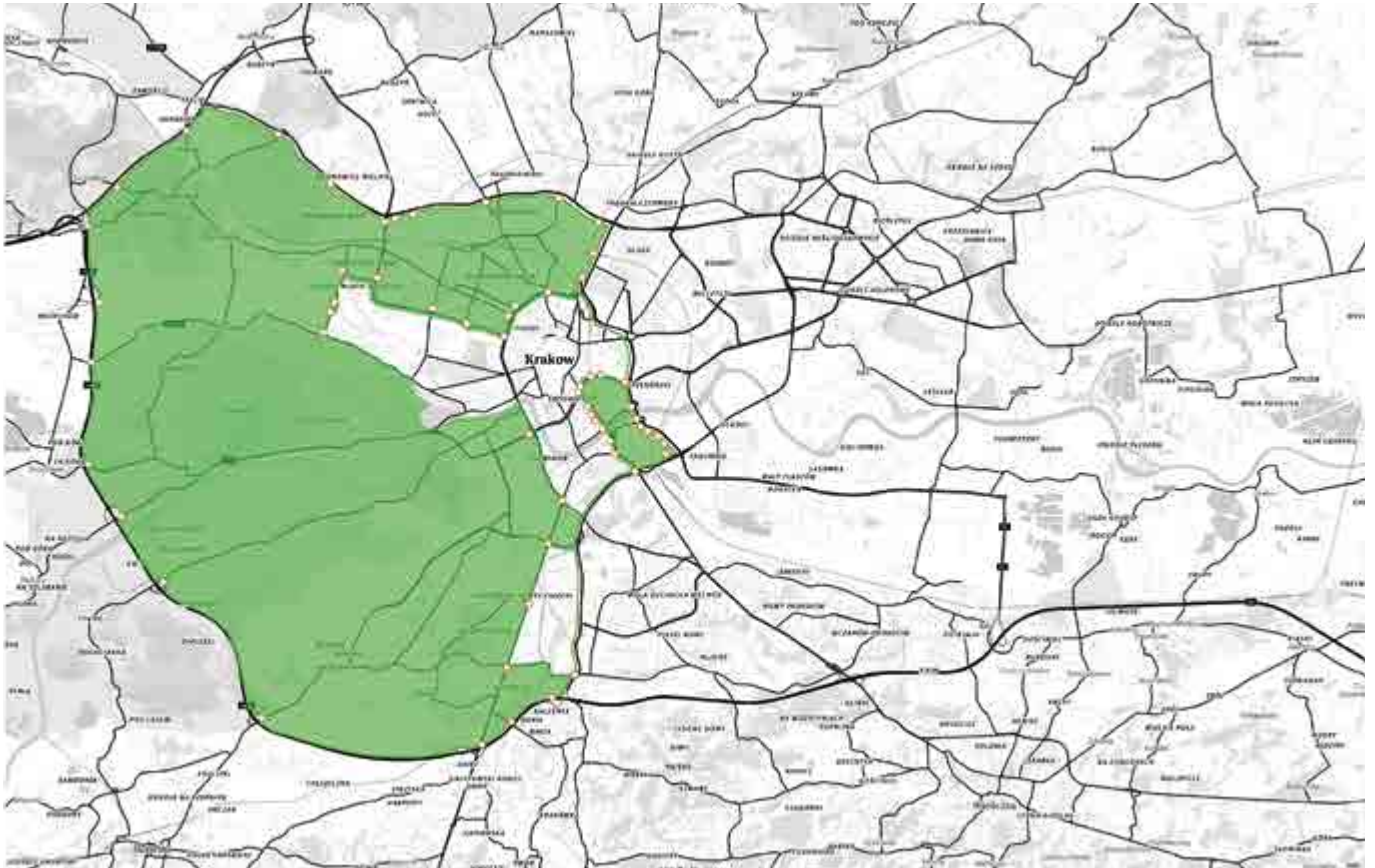
Druga grupa to trzy strefy o ograniczonym ruchu. Są to obszary, w które również nie każdy pojazd będzie mógł wjechać, jednak restrykcje są w ich przypadku mniejsze. Planując podróż warto sprawdzić czy odbędzie się ona w ramach jednej strefy czy też konieczne będzie przekroczenie granicy stref. Jeśli tak, konieczne należy sprawdzić czy pojazd będzie dopuszczony do wjazdu w kolejną strefę. Przykładowo jadąc z Ruczaju do Bronowic kierowca będzie poruszał się w obrębie jednej strefy, o ile nie wybierze trasy przez centrum. Również jadąc np. z Placu Centralnego na Kliny przekroczymy granicę strefy, co może wymagać wjazdówki. Zalecamy by podróży do centrum miasta (Obszaru Ograniczeń Ruchu 1) nie wykonywać samochodami, ale skorzystać z komunikacji miejskiej lub rowerów.

STREFA I

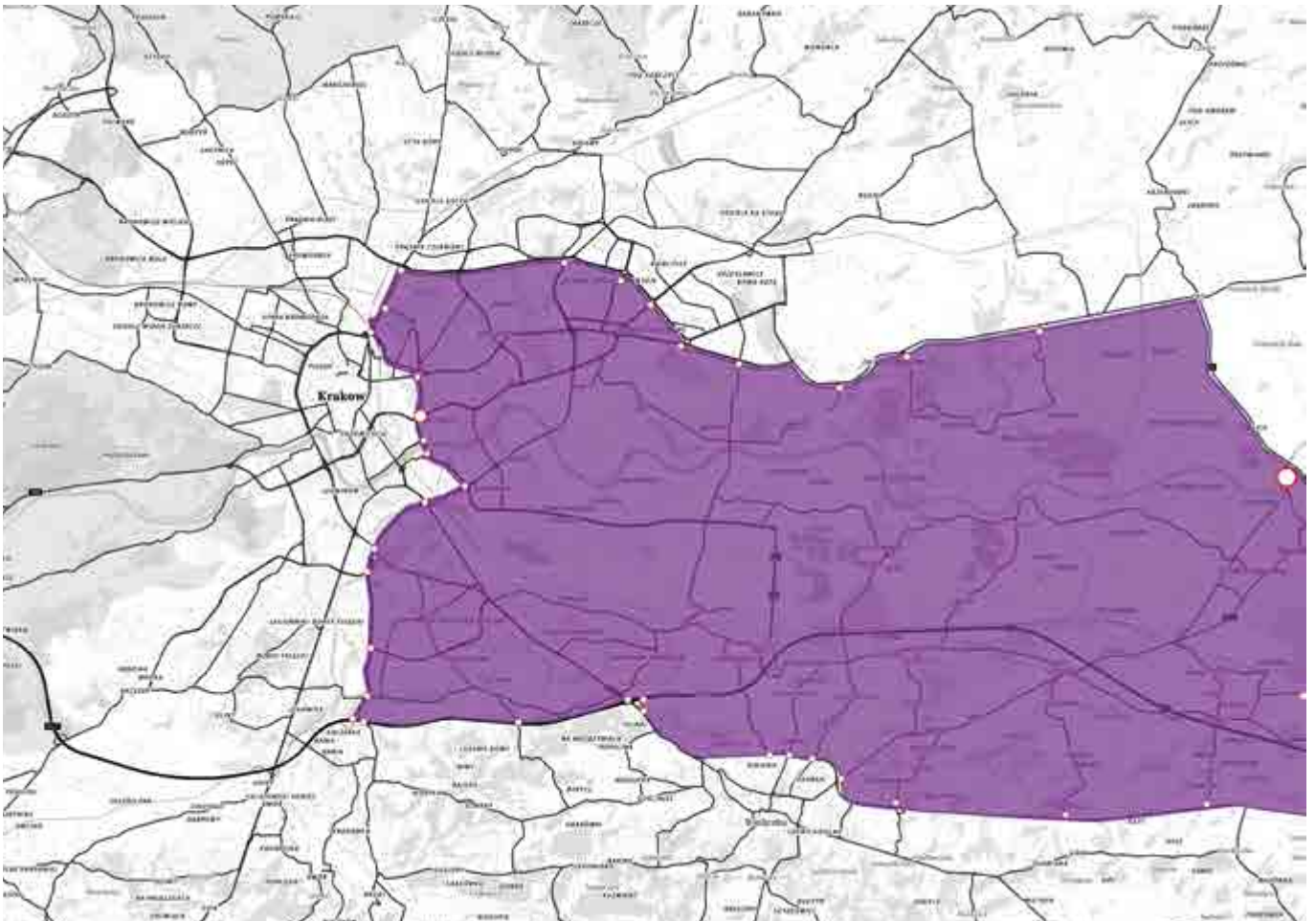


Poszczególne strefy nie będą obowiązywały przez cały okres ŚDM. Strefa nr 1 obowiązywała będzie od 26 lipca do 1 sierpnia, Strefa nr 2 od 26 lipca do 31 lipca, a Strefa nr 3 tylko przez trzy dni, od 29go do 31 lipca.

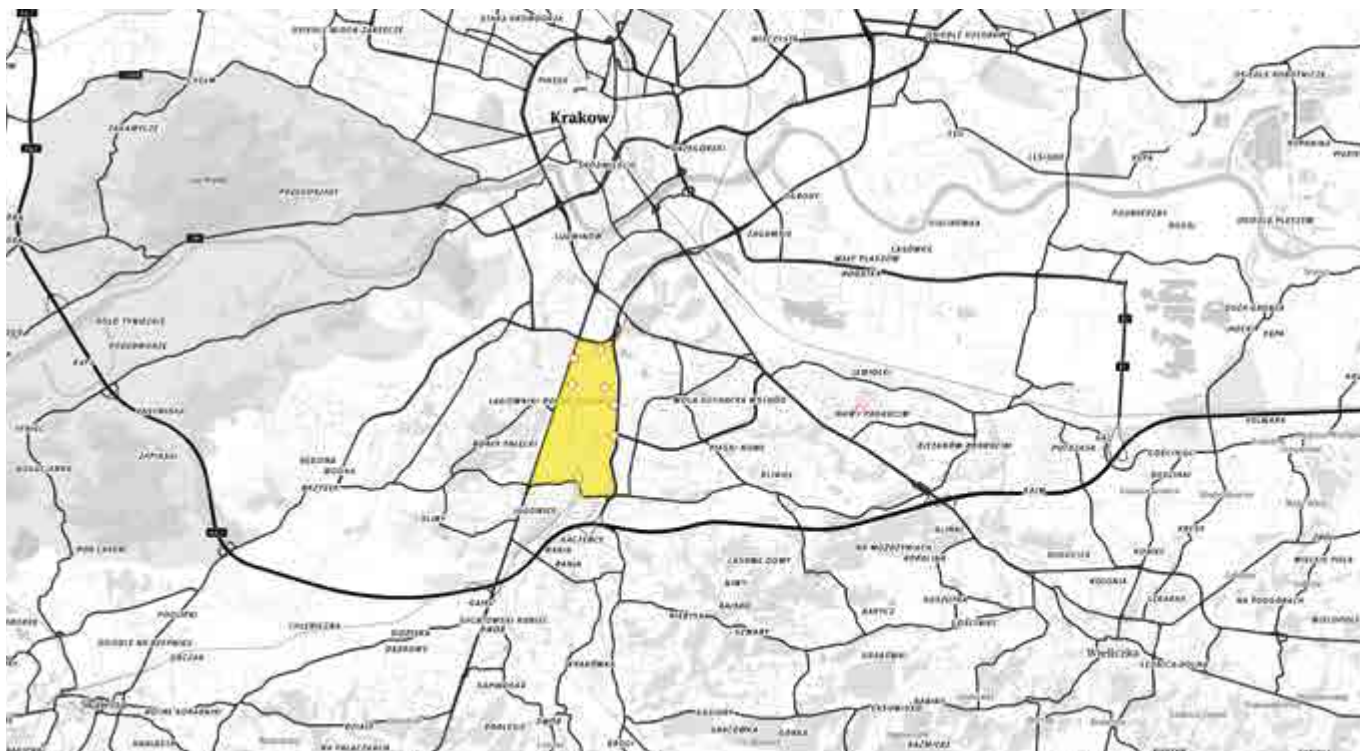
STREFA II



STREFA III



ŁAGIEWNIKI



BŁONIA



Wjazdówki

Podczas ŚDM Kraków zostanie podzielony na strefy, do których wjazd będzie możliwy tylko dla określonej grupy pojazdów. Informacje o tym, jakie pojazdy są uprawnione do wjazdu w poszczególne strefy będą znajdowały się na znakach oraz na prezentowanej w tym serwisie mapie internetowej.

Zalecamy, aby podczas trwania ŚDM, zwłaszcza w okresie od 26 do 31 lipca ograniczyć do niezbędnego minimum podróże samochodami po mieście. Celem umożliwienia poruszania się po mieście osobom, które nie mogą zrezygnować z podróży przygotowane zostaną wjazdówki, które zależnie od typu, będą wydawane

przez ZIKiT lub będą do pobrania ze strony internetowej ZIKiT.

Wjazd do stref ograniczonego ruchu będzie odbywał się zgodnie z obowiązującą organizacją ruchu (informacją na tablicach i znakach drogowych) na podstawie:

MIESZKAŃCY:

dokument określający zameldowanie na terenie danej strefy lub inny dokument potwierdzający zamieszkanie w danej strefie np. aktualną umowę najmu mieszkania itp.

ZAOPATRZENIE:

pojazd zaopatrzenia powinien mieć umieszczony za przednią szybą samochodu w widocznym miejscu napis : "Zaopatrzenie".

PRACOWNICY DOJEŹDZĄCY DO FIRM:

pracodawca wystawia swoim pracownikom poświadczenie potwierdzone pieczęcią pracodawcy, które powinno zostać umieszczone za przednią szybą samochodu w widocznym miejscu.

POJAZDY SŁUŻBOWE FIRM

pracodawca wystawia pracownikom poświadczenie potwierdzone pieczęcią pracodawcy, które powinno zostać umieszczone za przednią szybą samochodu w widocznym miejscu. Wzór zaświadczenia do pobrania ze strony www.zikit.krakow.pl.

DOJAZD DO SZPITALI

pojazd dojeżdżający do szpitala powinien mieć umieszczony za przednią szybą samochodu w widocznym miejscu napis:"Dojazd do szpitala przy ulicy".

ZA ZEZWOLENIEM ZARZĄDCY DROGI

Wjazdówki tego typu będą wydawane przez ZIKiT i w przeciwieństwie do opisanych wyżej nie będą dostępne do pobrania ze strony. Ich uzyskanie będzie wymagało złożenia wniosku w ZIKiT.

Komunikacja Miejska

23.07.2016 (sobota) - 3.08.2016 (środa)

- wstrzymanie ruchu tramwajowego do Cichego Kącika – linia 20 będzie kursowała z Małego Płaszowa do Filharmonii bez zmian, następnie ul. Podwale, Karmelicką, Królewską, Bronowicką, Balicką do Bronowic Małych. (taka trasa obowiązuje 23-26.07 i 1-3.08; w okresie 27-31.07 linia kursuje przez Basztową i Dunajewskiego);

23-24.07.2016 (sobota - niedziela)

- linie komunikacyjne (z wyjątkami) kursują według wakacyjnych rozkładów jazdy na dzień powszedni.

25.07.2016 (poniedziałek)

- linie komunikacyjne kursują według wakacyjnych rozkładów jazdy na dzień powszedni ze wzmocnieniami następujących linii: 50 co 5 minut, 52 co 5 minut, 139 co 7,5 minuty, 179 co 15 minut.

Od 26.07.2016 (wtorek)

- linie komunikacyjne kursują według szkolnych rozkładów jazdy na dzień powszedni z następującymi zmianami:
 - o linie kursujące według wakacyjnych rozkładów jazdy: 2, 115, 127, 134, 137, 142, 143, 151, 154, 158, 162, 163, 183, 204, 244 i 451;

- o linie zawieszane na okres wakacji - tramwajowe: 7, 12, 23 i autobusowe: 118, 132, 153, 409, 429, 439;

- po szczycie porannym (po 9:00) część stałych linii zostanie zawieszona w celu uruchomienia specjalnych linii korytarzowych tramwajowych i autobusowych, kursujących z częstotliwością co 5 minut: (będą przygotowane rezerwy na wypadek konieczności zwiększenia częstotliwości);

Linie korytarzowe tramwajowe:

- linia S1 Kopiec Wandy – al. Jana Pawła II – rondo Czyżyńskie – al. Pokoju – Grzegórzecka – Centrum Kongresowe ICE – Kapelanka – Borek Fałęcki;
- linia S2 Os. Piastów – Mikołajczyka – Bieńczycka – Mogilska – Grzegórzecka – Starowiślna – Korona – Wadowicka – Brożka - Grota-Roweckiego - Czerwone Maki P+R;
- linia 50 Kurdwanów – Nowosądecka – Wielicka – estakada – Kuklińskiego – al. Powstania Warszawskiego – tunel – Krowodrza Górka.

Linie korytarzowe autobusowe:

- linia S11 Kombinat – pl. Centralny im. R. Reagana – Bora-Komorowskiego – Lublańska – al. 29 Listopada – Nowy Kleparz – Plac Inwalidów;

- linia S12 Krowodrza Górka – Fieldorfa-Nila – Prądnicka - Opolska - Armii Krajowej – Miasteczko Studenckie AGH;

- linia S14 Nowy Bieżanów Południe – Teligi – Wielicka – Kamieńskiego - Bonarka - Konopnickiej – Centrum Kongresowe ICE.

Podczas kursowania linii korytarzowych zostaną zawieszane następujące linie tramwajowe i autobusowe: 5, 6, 9, 11, 19, 20, 22, 52, 144, 173, 184, 194, 501, 503 i 572. W czasie zawieszenia linii 22 linia 21 będzie kursować do Walcowni.

- zostają uruchomione specjalne linie parkingowe, kursujące z częstotliwością co 5-10 minut:

- o linia P14 Bielany - Salwator;
- o linia P12 Kolna - Os. Podwawelskie.

27-31.07.2016 (środa - niedziela)

- nastąpi wstrzymanie ruchu tramwajowego na ul. Franciszkańskiej i do pętli Salwator (wstrzymanie ruchu możliwe już od wtorku 26.07.2016r.):

- o linie aglomeracyjne skierowane zostaną do pętli Os. Podwawelskie (do dnia 31.07.2016r.);

- komunikacja funkcjonuje na identycznych zasadach jak w dniu 26.07.2016 (wtorek).

30-31.07.2016 (sobota-niedziela)

- linie komunikacyjne kursują według wakacyjnych rozkładów jazdy na dzień powszedni z następującymi zmianami:

- o linie zawieszane - tramwajowe 4, 5, 11, 13, 19, 20, 50 i autobusowe 103, 163, 174, 184 zostaną zawieszane;

- o linie zawieszane na okres wakacji - tramwajowe: 7, 12, 23 i autobusowe: 118, 132, 153, 409, 429, 439;

- zostają uruchomione specjalne linie korytarzowe tramwajowe i autobusowe, kursujące z częstotliwością co 5 minut

Linie korytarzowe tramwajowe:

- linia S3 Krowodrza Górka – Prądnicka - tunel - al. Powstania Warszawskiego - Klimeckiego - Lipska – Mały Płaszów;

- linia S4 Bronowice Małe – Królewska - Karmelicka - Dunajewskiego - Basztowa - Lubicz - al. Powstania Warszawskiego - Klimeckiego - Lipska – Mały Płaszów;

- linia S5 Czerwone Maki P+R – Grota-Roweckiego - Brożka - Kalwaryjska - Limanowskiego - Wielicka - Teligi - Nowy Bieżanów;

- linia S6 Borek Fałęcki - Zakopiańska - Kalwaryjska - Limanowskiego - Wielicka - Teligi - Nowy Bieżanów;

- linia S7 Bronowice Małe – Królewska - Karmelicka - Dunajewskiego - Basztowa - Lubicz - Mogilska - al. Jana Pawła II - Ptaszyckiego - Ujastek Mogilski - Ujastek - Łowińskiego – Wzgórza Krzesławickie.

Linie korytarzowe autobusowe:

- linia S13 Bronowice Małe - Armii Krajowej - Conrada - Opolska - Bora-Komorowskiego - Andersa - Plac Centralny im. R. Reagana;

- linia S14 Nowy Bieżanów Południe – Teligi – Wielicka – Kamieńskiego - Konopnickiej – Centrum Kongresowe ICE.

- linia S15 Nowy Bieżanów Południe – Teligi – Wielicka – Nowohucka - al. Pokoju - al. Jana Pawła II - Bulwarowa – Kombinat;

- linia S16 Aleja Przyjaźni – Boruty-Spiechowicza - al. Jana Pawła II - al. Pokoju - Centralna - Sołtysowska - Podbipięty – Lesisko;

- linia S17 Plac Centralny im. R. Reagana – Bora-Komorowskiego – Lublańska – al. 29 Listopada – Nowy Kleparz.

- zostają uruchomione specjalne linie parkingowe, kursujące z częstotliwością co 5-10 minut:

- o linia P14 Bielany - Os. Podwawelskie;
- o linia P13 Kolna - Czerwone Maki P+R.

1.08.2016 (poniedziałek)

- linie komunikacyjne kursują według wakacyjnych rozkładów jazdy na dzień powszedni ze wzmocnieniami następujących linii: 50 co 5 minut, 52 co 5 minut, 139 co 7,5 minuty, 179 co 15 minut.

- przywrócenie ruchu tramwajów na Salwator. W dalszym ciągu brak przejazdu przez ul. Franciszkańską;

Komunikacja nocna

Od nocy 23/24 lipca do nocy 31 lipca / 1 sierpnia komunikacja nocna kursuje w zakresie weekendowym ze zwiększoną częstotliwością do 20 minut, z wyjątkiem linii 903, 904 i 915, które kursują według rozkładu jak z soboty na niedzielę. Linię 904 na odcinku miejskim uzupełni linia 604 na trasie Prądnik Biały – Nowy Bieżanów Południe.

opracował MG

PIĘKNIE JEST BYĆ TUTAJ ... - PRZESŁANIE PAPIEŻA NA KRAKOWSKICH TRAMWAJACH



Swiatowe Dni Młodzieży (ŚDM) tuż tuż. Przygotowania do zapewnienia podróżnym komfortowych i bezpiecznych warunków podróżowania nabierają w MPK S.A. tempa. Duży ruch również w Dziale Marketingu, gdzie zainteresowanie wynajmem powierzchni pojazdów pod reklamy znacznie wzrosło. I nic w tym dziwnego – pojazdy MPK stanowią nieodłączny element krakowskiego krajobrazu i są tłem rozgrywających się tu wydarzeń. Reklama eksponowana na nich podczas wizyty kilkuset tysięcy młodzieży z całego świata ma szansę nie tylko zapaść w pamięć, ale też utrwalić się na pamiątkowych fotografiach czy też pojawić na kilku kontynentach równocześnie w milionach telewizorów transmitujących spotkanie papieża z młodzieżą w Krakowie. Świadomość siły przekazu reklamy eksponowanej na dużym formacie, w dodatku dynamicznej bo na mobilnym nośniku - przemieszczającym się nie tylko po tętniących życiem dzielnicach, ale przejeżdżającym przez ścisłe centrum starego miasta odwiedzanego tak licznie zarówno przez turystów jak i mieszkańców, zrodziła ideę, tzw. Tramwajów Papieskich. Ich premiera miała miejsce w 2014 roku podczas kanonizacji Jana Pawła II i została ciepło przyjęta przez mieszkańców. W tym roku, z uwagi na „wielkie święto miłosierdzia dla ludzi ze wszystkich narodów świata”, powrócił pomysł sprzed dwóch lat, aczkolwiek został troszkę zmodyfikowany. Na pięciu tramwajach typu Bombardier zacytowane zostały słowa Papieża Franciszka kierowane do młodzieży całego świata podczas podobnych spotkań. Aby przesłanie było zrozumiałe dla jak największej liczby zagranicznych gości, cytaty przetłumaczone zostały na 10 języków: angielski, włoski, czeski, francuski, niemiecki, grecki, łaćniński, chiński, ro-

syjski i hiszpański. W ten sposób orędzie płynące z ust samego papieża krakowskie tramwaje „rozwozą” po całym mieście stając się nie tylko pośtańcami tego orędzia, ale również jednym z elementów uroczystej na te dni dekoracji Krakowa. Do włączenia się w klimat nadchodzących dni zaproszonych zostało kilka instytucji z różnych branż: edukacyjnej, wydawniczej i kulturalnej, których działalność związana jest z tematyką papieską. Instytucje te przedmiot swej działalności zaprezentowały na Papieskich Tramwajach: Uniwersytet Papieski proponuje studia na uczelni Jana Pawła II, oferując jeszcze więcej niż dotychczas możliwości kształcenia; Muzeum Dom Rodzinny Ojca św. Jana Pawła II zaprasza do Wadowic, gdzie urodził się i dorastał Karol Wojtyła; Wydawnictwo św. Stanisława serwuje Iskrę Miłosierdzia w postaci dobrej nie tylko na czas ŚDM lektury, ale i też zaprasza do sklepiku z produktami oznaczonymi logo ŚDM (całkowity dochód ze sprzedaży tych produktów przeznaczony na pomoc w organizacji ŚDM w Krakowie oraz pokrycie kosztów podejmowanych w ramach przygotowań do spotkania i związanych z nim inicjatyw ewangelizacyjnych).

Dzięki tym Instytucjom uczestnicy ŚDM mogą nie tylko zaopatrzyć się w okolicznościowe materiały i pamiątki, ale też zgłębić swą wiedzę o osobie największego Polaka ostatnich czasów oraz poznać miejsca z nim związane. Miejmy nadzieję, że wielu z nich powróci do Krakowa na dłużej, choćby po to, by tu studiować. Zachęcać do podjęcia nauki w Krakowie będzie też reklama Urzędu Miasta. Nie zabraknie też oczywiście akcentów promujących Kraków jako miasta wybitnych osób.

Małgorzata Rzychniak

PONAD 115 MLN ZŁ NA EKOLOGICZNE AUTOBUSY DLA KRAKOWA

Aż 107 nowoczesnych i przyjaznych dla środowiska autobusów miejskich wyjedzie na krakowskie ulice do końca przyszłego roku. Wszystko dzięki środkom unijnym, które pochodzą z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 (RPO WM). MPK S.A. w Krakowie otrzyma na ten cel z nowego RPO WM ponad 115,7 mln zł, co stanowi 85 proc. kwalifikowanych kosztów inwestycji.

Wartość całego projektu to ponad 167,4 mln zł. Umowę na dofinansowanie ich zakupu podpisali 21 kwietnia 2016r. marszałek Jacek Krupa, wicemarszałek Stanisław Sorys oraz przedstawiciele krakowskiego przewoźnika Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA i Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK S.A. To pierwsza podpisana umowa w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, czyli nowej formy współpracy samorządów współfinansowanej ze środków funduszy europejskich na lata 2014-2020.

Dzięki projektowi zakupu ponad setki nowych, przyjaznych dla środowiska autobusów podróż komunikacją miejską w Krakowie będzie jeszcze bardziej komfortowa.

- Województwo Małopolskie stawia na rozwój transportu publicznego – dlatego tak mocno inwestujemy w kolej i popieramy inne inicjatywy, które rozwijają komunikację zbiorową. Nie mam wątpliwości, że to działania, które przekładają się w bezpośredni sposób na poprawę jakości powietrza, jak i rozwój gospodarczy naszego regionu – małopolskie miasta, które mają sprawny system komunikacji publicznej są znacznie bardziej atrakcyjne dla mieszkańców, turystów i inwestorów – mówi marszałek Jacek Krupa

- Dzięki unijnym środkom mieszkańcy Krakowa i okolicznych miejscowości otrzymają nowoczesne, przyjazne dla środowiska autobusy, w tym pojazdy elektryczne i hybrydowe. Bardzo się cieszę, że to właśnie MPK w Krakowie realizuje jeden z pierwszych projektów związanych z niskoemisyjnym transportem publicznym – podkreślił Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie.

W ramach umowy na dofinansowanie podpisanej między Województwem Małopolskim a MPK S.A. zostanie zakupionych 107 nowoczesnych autobusów, w tym:

- 60 niskopodłogowych autobusów zasilanych olejem napędowym, z silnikiem spełniającym normę Euro 6 – o standardowej długości, czyli 12 m;

- 15 niskopodłogowych autobusów zasilanych olejem napędowym z silnikiem spełniającym normy emisji spalin Euro 6 – długość ok. 8,5 m;

- 12 niskopodłogowych przegubowych autobusów hybrydowych (z silnikiem spełniającym normy emisji spalin Euro 6) o dł. 18 m;

- 20 niskopodłogowych autobusów elektrycznych – w tym 17 o dł. 12 m oraz 3 autobusy elektryczne przegubowe o dł. 18 m

Unijne pieniądze umożliwią też zakup systemu ładowania autobusów elektrycznych (stanowiska ładowania akumulatorów trakcyjnych), a także 12 szt. stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów. Nowe automaty mają przede wszystkim ułatwić zakup biletów mieszkańcom, którzy dojeżdżają do Krakowa liniami aglomeracyjnymi z sąsiednich miejscowości.

Warto przypomnieć, że MPK S.A. w Krakowie zrealizowało do tej pory trzy projekty współfinansowane z regionalnych programów operacyjnych. Pierwszy z nich realizowany w latach 2006-2007 dotyczył zakupu 24 niskopodłogowych tramwajów, przebudowy ul. Rakowickiej i Lubicz oraz przebudowy linii tramwajowej od pętli Kamienna do pętli Krowodrza Górka. Kolejny projekt pozwolił w latach 2007-2008 na zakup 60 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej, 80 czytników do kontroli oraz 300 tys. kart. Środki z RPO pozwoliły także na zakup 23 niskopodłogowych autobusów w 2010 roku. Łączna wartość tych projektów wyniosła prawie 290 mln zł.

Marek Gancarczyk



AUTOSAN DOSTARCZY 15 AUTOBUSÓW MIDI DO KRAKOWA



MPK SA posiada obecnie osiem autobusów tego typu

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie podpisało z firmą Autosan Sp. z o.o. umowę na dostawę 15 niskopodłogowych autobusów midi. Dokument został podpisany we wtorek, 5 lipca 2016r. w obecności Tadeusza Trzmiela I Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa przez Rafała Świerczyńskiego, Prezesa MPK SA, Mariusza Szałkowskiego, Wiceprezesa MPK SA oraz Marka Opowicza, Prezesa Zarządu firmy Autosan Sp. z o.o. i Tadeusza Makowskiego, członka zarządu firmy Autosan Sp. z o.o.

Wartość podpisanego kontraktu to 14.912.889,00 zł brutto. Dostawy 15 sztuk nowych autobusów zgodnie z umową zakończą się za 6 miesięcy. To oznacza, że pasażerowie będą mogli z nich korzystać już na początku przyszłego roku.

Nowe niskopodłogowe pojazdy będą wyposażone w silniki spełniające najwyższą europejską normę ochrony środowiska Euro6. Będą posiadać klimatyzację, auto-

mat biletowy, kamery oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej.

Warto przypomnieć, że zakup 15 autobusów midi to element dużego projektu, dzięki któremu do Krakowa trafi 107 nowych autobusów. Krakowski przewoźnik podpisał już umowę na dofinansowanie tego projektu, która gwarantuje, że MPK SA w Krakowie otrzyma na ten cel z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 ponad 115,7 mln zł, co stanowi 85 proc. kwalifikowanych kosztów.

Oprócz autobusów typu midi MPK SA w ramach tego projektu kupuje 60 autobusów 12-metrowych, 20 autobusów elektrycznych wraz z systemem ładowania oraz 12 autobusów hybrydowych.

Marek Gancarczyk



Dokument został podpisany przez Rafała Świerczyńskiego, Prezesa MPK SA i Marka Opowicza, Prezesa Zarządu firmy Autosan Sp. z o.o.

KRAKÓW MA JUŻ NOWE AUTOBUSY

Pod koniec czerwca 2016 roku do Krakowa przyjechał pierwszy z serii 60 nowych autobusów Solarisa, które MPK S.A. kupiło w ramach projektu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

Autobus został wykorzystany do szkolenia kierowców oraz pracowników obsługi technicznej. Nowy autobus jest nowoczesny - wyposażony w silnik EURO6 i ma długość 12 metrów. Wyróżnia się nowoczesną sylwetką i ma wiele udogodnień dla pasażerów.

Marek Gancarczyk



JAK POWSTAWAŁY NOWE AUTOBUSY DLA KRAKOWA

W bolechowskiej fabryce codziennie pracuje blisko 1400 pracowników, w tym około 800 osób w działach bezpośrednio produkcyjnych. Na 25.000 m² powstaje dziennie do 8 wagonów autobusów lub trolejbusów.

Spawanie szkieletu

Początek „życia” każdego Solarisa ma miejsce w zakładzie w Środzie Wielkopolskiej. Tam z profili i arkuszy blachy odpornej na korozję spawana jest kratownica oraz klejone i zgrzewane jest oblachowanie. Następnie stalo-



Gotowe szkielety autobusów po malowaniu antykorozyjnym

we konstrukcje, zwane powszechnie szkieletami, transportowane są do Bolechowa.

Po rozładunku szkielety autobusów i trolejbusów trafiają do kabin zabezpieczenia antykorozyjnego. Dzięki konserwacji przedłuża się cykl życia konstrukcji. Swoim klientom Solaris daje kilkunastoletnią gwarancję na ten jakże ważny element pojazdu. Następnym przystankiem jest stanowisko zabezpieczenia spawów i uszczelniania wnętrza szkieletu.

Dział Montażu Elementów Klejonych (DMEK)



Montaż osi napędowej

Tutaj montuje się podłogę wykonaną z wodoodpornej, drewnianej sklejki z drewna brzoźowego. Jest ona wycinana w osobnym warsztacie według oddzielnych formatów przygotowanych dla każdego modelu. Następnie sklejka jest przyklejana i dodatkowo zabezpieczana wkrętami przed ewentualnym przesunięciem. Jednocześnie trwa przygotowanie montażu ścianki frontu i tyłu pojazdu.

Kolejnym etapem jest położenie pianki izolacyjnej oraz montaż paneli bocznych pojazdu, które są do szkieletu przytwierdzone za pomocą specjalnych listew bocznych oraz przykręcane od dołu.

Za pomocą samoprzylepnej pianki oraz styropianu wykonuje się izolację akustyczną i termiczną sufitu oraz ścian bocznych. Każdy element izolacji jest wycinany i dopasowywany do danego modelu Solarisa.

Ostatnim etapem pracy w tej hali jest montaż osi oraz kół. Od tej pory pojazdy poruszają się na własnych kołach, choć jeszcze nie o własnych siłach. Stąd trafiają do strefy przygotowania do lakierowania i samego malowania.

Szlifiernia / Konserwacja podwozia



Montaż okablowania pod podwoziem

Większość etapów produkcji w Hali B podzielona jest na osobne kabiny. Pracujący w niej pracownicy używają kombinezonów ochronnych oraz masek z filtrami. Na początku szlifowana jest podłoga. Na gładkiej powierzchni klejone są później wewnętrzne wykładziny.

W kolejnej kabynie zabezpiecza się podwozie, jak również spód podłogi autobusów czy trolejbusów. Dzięki temu pojazdy wytrzymują najsurowsze warunki klimatyczne.

Przygotowanie do lakierowania / Lakierowanie

Następne etapy polegają na przygotowaniu pojazdów do lakierowania i samym malowaniu. Przeprowadza się między innymi zabieg odtłuszczenia szkieletu, nanosi się podkład lakierniczy. Później Solarisy lakierowane są w kolory i wzory wybrane przez klienta. Podgrzewane kabiny wykorzystywane są także jako miejsce do szybkiego wysuszenia świeżego lakieru.



Lakierowanie autobusu

Tapicernia

Tutaj wycinane i wklejane są wodoodporne, antypoślizgowe wewnętrzne wykładziny podłogowe. Klient wybiera wzór ze specjalnego katalogu. Tuż obok wklejane są szyby, które utrzymuje się na właściwym miejscu w trakcie wiązania kleju za pomocą specjalnych uchwytów.



Montaż szyb i paneli bocznych

Hala głównego montażu

Hala głównego montażu podzielona jest na cztery linie produkcyjne. Każda z nich na stanowiska. Pojazdy

muszą przejechać przez każde stanowisko na każdej linii. To właśnie tutaj wewnątrz pojazdów uzupełniane jest wyposażeniem.



Solaris na linii produkcyjnej

Hala C – Linia 1

Z początku praca koncentruje się na dachu pojazdu, by następnie przenieść się do jego wnętrza, a potem pod podłogę autobusu czy trolejbusu. Instaluje się klimatyzację i zbiorniki na sprężony gaz ziemny (jeżeli autobus jest nim napędzany). Tutaj łączy się wagony w pojazdach o długości 18 i 18,75 metra tzw. przegubem. Następnie wozy są podnoszone i montuje się wszystkie przewody oraz połączenia, które muszą się znaleźć pod dolnym poszyciem auta.



Montaż klimatyzacji

Hala C – Linia 2

Druga nitka zarezerwowana jest głównie na prace wewnątrz pojazdu. Tutaj instaluje się okablowanie elektryczne, przewody wentylacji i klimatyzacji czy zbiorniki na sprężone powietrze. W tym miejscu powstaje też zabudowa sufitu, montowane są tragery, do których później mocuje się poręcze i oświetlenie.



Montaż wiązek elektrycznych

Stanowiska zewnętrzne



Prace w komorze silnika

Po obu stronach głównych linii produkcyjnych ulokowane są stanowiska podmontażu. To właśnie tutaj z mniejszych części i półfabrykatów tworzone są większe elementy i moduły, które w gotowej formie montowane są już bezpośrednio w pojeździe na linii produkcyjnej. Przykładem takiego stanowiska jest montaż silników. W tym miejscu jednostki napędowe uzupełniane są m.in.

o skrzynię biegów, filtry czy kompresory. Po zakończeniu tych prac silnik transportowany jest na odpowiednie stanowisko i tam montowany w komorze silnika. Podobnie dzieje się z bardzo wieloma innymi podzespołami montowanymi w pojeździe.

Linia 3 i 4

Na nich montuje się między innymi siedzenia, drzwi, poręcze, tablice kierunkowe oraz miejsce pracy kierowcy. Tutaj przeprowadza się także całość prac w wieży silnika i montuje finalnie jednostkę napędową. Stąd autobusy, po ustawieniu geometrii zawieszenia, przejeżdżają do dalszych stanowisk o własnych siłach.



Montaż siedzeń, drzwi oraz reszty elementów w środku pojazdu

Hala D

Najnowsza hala ma 7.000 mkw. powierzchni. Swoje nowe miejsce pracy mają tutaj pracownicy Działu Produkcji – Elektrycy oraz Dział Przygotowania do Sprzedaży wraz z finalną kontrolą jakości.

Tomasz Pyzalka



Gotowe autobusy oczekują na kontrolę jakości

POPULARNA 105-TKA ZAMIAST NA ZŁOM TRAFIŁA DO... BUDYNKU MPK I STAŁA SIĘ WIELKĄ ATRAKCJĄ DLA DZIECI



Mówią, że podróże kształcą. Może nie zawsze i nie w każde miejsce ale z pewnością jest wiele prawdy w tym starym, powszechnie znanym powiedzeniu. Jesienią 2015 roku grupa pracowników MPK SA gościła z wizytą w Norymberdze na zaproszenie VAG czyli tamtejszego odpowiednika naszego MPK. Okazją było wprowadzenie do publicznej eksploatacji wyremontowanego i przebudowanego w Krakowie wagonu – kawiarenki (o czym pisaliśmy już na łamach Przewoźnika Krakowskiego). Program pobytu obejmował m. in. wizytę w historycznej zajezdni St. Peter, w której zgromadzono pokazną kolekcję taboru oraz szereg ekspozycji związanych z historią komunikacji miejskiej w Norymberdze. Wejście do jednej z sal ekspozycyjnych było wykonane z fragmentu pułta starego tramwaju, do którego wchodziło się przednimi drzwiami a wewnątrz tramwaju stanowiło przedsionek do właściwej sali z ekspozycją. Właśnie to rozwiązanie, czyli wykorzystanie fragmentu „prawdziwego” tramwaju, z zachowanym stanowiskiem motorniczego stało się inspiracją pomysłu stworzenia czegoś analogicznego u nas w Krakowie.

Jeszcze podczas pobytu w Niemczech zaczęliśmy dyskusję jak taki pomysł zrealizować w naszych warunkach, jaką miałby pełnić funkcję, gdzie najlepiej byłoby taki fragment tramwaju umieścić, wreszcie który typ spośród naszych wagonów najlepiej by się do tego nadawał.

Spośród różnych propozycji lokalizacji zostało wybrane Biuro Obsługi Klienta, jako że właśnie tam przychodzi najwięcej osób spoza firmy, w tym klientów załatwiających różne sprawy w siedzibie MPK SA oraz naszych gości. Do umieszczenia tramwaju wybraliśmy niewykorzystywany praktycznie kąt przy wejściu do Centrum Konferencyjnego. Od samego początku byliśmy zgodni, że ten fragment tramwaju wraz ze stanowiskiem motor-

niczego musi być dostępny dla najmłodszych przybywających tam albo z rodzicami albo w różnego rodzaju zorganizowanych grupach. Wreszcie chyba najtrudniejszy dylemat, od którego w dużym stopniu zależała atrakcyjność całego projektu, czyli jaki typ wagonu wykorzystać, czy ma to być wagon współczesny czy może historyczny. Już od początku ustaliliśmy, że musi to być tramwaj polskiej produkcji, przez wiele lat licznie eksploatowany na krakowskich torach. Ostatecznie wybrany został tramwaj z rodziny 105N. Tramwaje typu 105N i pochodnych były obok tramwajów rodziny N najliczniej eksploatowanym typem tramwajów w Krakowie. Są też, wyjąwszy wagony wyprodukowane przed I wojną światową, najdłużej eksploatowanym typem tramwajów w Krakowie (w ubiegłym roku minęło 40 lat od ich wprowadzenia i nadal kursują). Stąd uznaliśmy, że ten typ tramwaju będzie najbardziej odpowiedni do naszego celu. Ponadto w związku z dostawami nowych tramwajów „Krakowiak” liczne egzemplarze tych tramwajów są aktualnie wycofywane z ruchu, stąd nie ma problemu z pozyskaniem egzemplarza w odpowiednim stanie technicznym i do tego można to zrobić przy minimalnych kosztach, co oczywiście też nie było bez znaczenia.

Po dokonaniu powyższych ustaleń, pracownicy Działu Technicznego przystąpili do pomiarów dostępnej przestrzeni w Biurze Obsługi Klienta w celu ustawienia tam fragmentu tramwaju w sposób nie kolidujący z innymi funkcjami tego miejsca, a następnie obliczyli i wyznaczili linię odcięcia tego fragmentu od reszty nadwozia oryginalnej stopiątki. Warunki jakie musieli spełnić to zachowanie całego stanowiska motorniczego wraz z pulpitem oraz fragment przestrzeni pasażerskiej z co najmniej jednym oryginalnym siedzeniem w środku. Zaprojektowali też sposób posadowienia tego odciętego fragmentu w Biurze Obsługi Klienta aby był on bezpieczny, mógł być wykorzystywany do przewidzianych funkcji i jednocześnie efektownie się prezentował. Równocześnie został wybrany wagon, właśnie wycofany z ruchu, którego stan techniczny gwarantował możliwość wykorzystania go zgodnie z naszym zamierzeniem. Wówczas do dzieła przystąpili pracownicy Stacji Obsługi i Remontów, którzy odcięli zgodnie z projektem fragment wagonu, usunęli z niego wszystkie zbędne elementy oraz naprawili lub uzupełnili te, które miały być zachowane. Dokonano

TABOR TRAMWAJOWY

też pewnej kosmetyki, usuwając ślady różnego rodzaju przeróbek dokonanych podczas eksploatacji i przywracając mu wygląd możliwie zbliżony do tego, z pierwszych lat eksploatacji wagonów 105N. Po ponownym polakierowaniu zachowanego fragmentu, miejsce ślusarzy zajęli elektrycy którzy wyposażyli go w niezbędną instalację elektryczną wraz z urządzeniami, których utrzymanie funkcjonowania było naszym zdaniem niezbędne dla atrakcyjności całego projektu. Jako że tramwaj (a właściwie jego zachowany fragment) miał być dostępny również dla dzieci i młodzieży należało zachować na pulpicie motorniczego przynajmniej część oryginalnych funkcji, które są charakterystyczne dla tramwaju oraz jednocześnie możliwe do utrzymania zachowując bezpieczeństwo zarówno osoby siedzącej na stanowisku motorniczego jak również przebywających w pobliżu. Tak więc nasz tramwaj dzwoni dwoma rodzajami dzwonków: wewnętrznym i zewnętrznym, świeci światłami pozycyjnymi, mijania i drogowymi, jest możliwość sterowania kierunkowskazami, załączenia świateł awaryjnych, oświetlenia wewnętrznego i wycieraczki przedniej szyby. Posiada również wyświetlacze przedni i boczny, na których można ustawić różne napisy, ma też uchwyty do zamontowania klasycznej metalowej tablicy z numerem na ścianie czołowej, jaką miały wszystkie wagony tego typu. We wnętrzu ma także działający kasownik elektroniczny, w którym nie tylko można skasować bilety, ale także dzięki odpowiedniemu oprogramowaniu będziemy mogli zliczać ile osób to zrobiło.

Po wykonaniu wszystkich prac w Stacji Obsługi i Remontów, na początku maja 2016 roku fragment wagonu rozebrany według wcześniej opracowanego projektu został przetransportowany do Biura Obsługi Klienta i zmontowany w docelowym miejscu. Sposób umieszczenia fragmentu tramwaju oraz ograniczona przestrzeń jaka była do dyspozycji spowodowały, że poza kabiną motorniczego pozostał stosunkowo niewielki fragment przestrzeni dla pasażerów. Usytuowanie nieco pod kątem względem istniejących ścian budynku uniemożliwiło zachowanie rzędu siedzeń, zlokalizowanych za kabiną



Wnętrze fragmentu wagonu 105N



Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK S.A. jest pomysłodawcą numeru tego wyjątkowego tramwaju

motorniczego po lewej stronie wagonu, co znacznie zubożało wygląd. Aby wyeliminować tę niedogodność lewa strona wnętrza wraz z siedzeniami i widokiem z okien tramwaju na starą zajezdnię została po prostu namalowana na ścianie budynku, odpowiednio wkomponowana w rzeczywiste wnętrze fragmentu tramwaju, tworząc złudzenie kontynuacji przestrzeni, podobnie jak na przykład w Panoramic Racławickiej. Żeby uzyskać złudzenie większej przestrzeni we wnętrzu wagonu, na drugiej ze ścian we wnętrzu zamontowano lustro. Odbijająca się w nim prawa strona wnętrza wraz z oryginalnym siedzeniem pasażerskim oraz namalowana na sąsiedniej ścianie lewa strona wnętrza tworzą efekt kompletnej przestrzeni pasażerskiej, znanej wszystkim nam z „prawdziwego tramwaju”.

Jeśli ktokolwiek miał wątpliwości, czy cały projekt zakończy się sukcesem, to zostały one całkowicie rozwiązane podczas obchodów Dnia Dziecka w MPK SA, podczas których nastąpiła premiera dla publiczności. Tramwaj (a właściwie jego fragment) okazał się prawdziwym hitem. Mimo konkurencji wielu innych ciekawych imprez i wydarzeń, przez cały czas stała długa kolejka chętnych do skorzystania z nowej atrakcji jaką zaoferowało MPK S.A. Roześmiane buzie dzieciaków, rumieńce emocji wywołane możliwością zadzwonienia prawdziwym dzwonkiem w oryginalnej kabinie motorniczego były najlepszą nagrodą za trud i pracę włożoną w przygotowanie i realizację tego przedsięwzięcia. Każda wycieczka dzieci do MPK S.A., każde odwiedziny z rodzicami czy opiekunami w Biurze Obsługi Klienta, mają od miesiąca żelazny punkt: zasiąść za pulpitem niebieskiego tramwaju i spróbować choćby przez chwilę być jak prawdziwy motorniczy, oczywiście korzystając z dzwonka, świateł, kierunkowskazów i innych funkcji dostępnych w naszym tramwaju. I jeszcze jedna rzecz: nie tylko dzieci i młodzież chętnie tam zasiadają, dorośli również o czym każdy może przekonać się osobiście w Biurze Obsługi Klienta w godzinach jego otwarcia.

Mariusz Szałkowski

MPK ZAKOŃCZYŁO PROJEKT MODERNIZACJI WAGONÓW EU8N Z ELEMENTEM NISKIEJ PODŁOGI

W poniedziałek, 4 lipca 2016 roku na krakowskie torowiska wyjechał 40. tramwaj EU8N, który został zmodernizowany w Stacji Obsługi i Remontów krakowskiego przewoźnika. Tym samym zakończył się trwający dokładnie sześć lat projekt modernizacji wysokopodłogowych wagonów kupowanych w Wiedniu. Prace te polegały przede wszystkim na dodaniu elementu niskiej podłogi oraz zamontowaniu klimatyzacji, systemu informacji pasażerskiej oraz kamer i automatów biletowych.

Pierwszy taki tramwaj zaczął wozić pasażerów w piątek, 2 lipca 2010 roku. Był to jednocześnie pierwszy w Krakowie klimatyzowany wagon. Tego samego dnia tramwaj ten zaczął kursować na linii nr 22 z Borku Fałęckiego do Walcowni.

Tramwaje E6 z których powstał wagon EU8N jeździły w Wiedniu na linii metra U6. Miejskie Przedsiębiorstwo

Komunikacyjne S.A. w Krakowie kupiło najpierw 25 takich składów.

Sześć lat temu w oficjalnej prezentacji pierwszego przebudowanego wagonu uczestniczyły osoby niepełnosprawne z Bogdanem Dąsałem, pełnomocnikiem prezydenta Krakowa ds. osób niepełnosprawnych. Na jednym z przystanków przy ul. Brożka wszyscy mieli możliwość sprawdzić, jak osoba poruszająca się na wózku poradzi sobie z wsiadaniem do tramwaju EU8N. Po wejściu wszyscy jednogłośnie przyznali, że tramwaj z elementem niskiej podłogi bardzo ułatwi podróżowanie osobom, które mają problem z poruszaniem się. Ta opinia potwierdziła wartość realizowanego przez MPK S.A. projektu.

Tramwaj EU8N ma ponad 26 metrów długości i jednorazowo może przewieźć 180 pasażerów.

Marek Gancarczyk



PRACOWNICY MPK S.A. W KRAKOWIE OTRZYMALI MEDALE ZA REMONT WAGONU DLA GDAŃSKA

Siedmiu pracowników Stacji Obsługi i Remontów oraz Mariusz Szałkowski, wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie otrzymało medale i podziękowania od Pawła Adamowicza, prezydenta Gdańska za pracę przy odbudowie wagonu Ring. Wyróżnienia zostały przekazane przedstawicielom krakowskiego przewoźnika podczas oficjalnej prezentacji wagonu Ring, 11 maja w Gdańsku.

- Wiemy, że mieszkańcy Gdańska są zadowoleni i dumni z odbudowy ich historycznego wagonu. Cieszę się również, że prezydent Gdańska docenił umiejętności pracowników MPK, którzy doskonale odtworzyli wygląd zabytkowego tramwaju Ring – powiedział podczas wręczania medali Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK S.A. w Krakowie.

Medale Prezydenta Gdańska otrzymali pracownicy Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie, którzy włożyli najwięcej wysiłku w odbudowę gdańskiego wagonu: Bogdan Morawiec, Zdzisław Adamczyk, Robert Krawczuk, Marek Rządzik, Marian Skoczek, Janusz Urbaniec i Jacek Kołodziej.



Warto przypomnieć, że renowacja tramwaju Ring była prowadzona przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie na zlecenie Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Jej celem było przywrócenie gdańskiemu wagonowi pierwotnego wyglądu, jaki miał prawie 90 lat temu. Tramwaj wyjechał do Gdańska we wtorek wieczorem, 16 lutego na specjalnej lawecie. Zanim jednak to się stało wagon woził krakowian i turystów przez trzy weekendy na linii z Salwatora do pętli Wieczysta i z powrotem.

Marek Gancarczyk



NA RYNKU GŁÓWNYM KIEDYŚ JEŹDZIŁY TRAMWAJE

Tramwaj na krakowskim Rynku? Jak najbardziej. To przecież naturalne by w dużym mieście pojazdem szynowym komunikacji miejskiej dotrzeć na najbardziej uczęszczane miejsce. To samo może i powinno być w naszym mieście. Zaraz ktoś powie, że to miejsce dla pieszych, że konie prowadzące karoce z bajki Disneya będą się płoszyć, że zabytki... Te argumenty już były. Potem przez siedemdziesiąt lat tramwaj jeździł przez Rynek i nawet oponentom nie przyszło do głowy by doprowadzić do jego likwidacji.

W czasie uruchamiania tramwaju konnego w końcu XIX wieku nikomu nie przyszła na myśl inna droga do poprowadzenia szyn niż ta przebiegająca przez sam środek miasta. Ale inny był też nasz Kraków. Aż trudno sobie wyobrazić, że cała linia tramwajowa licząca zaledwie 2800 metrów przebiegała od granicy miasta na północy do granicy na południu, a krakowianie na wypoczynek jeździli poza miasto do Parku Krakowskiego.



Przystanek początkowy i punkt przesiadkowy z żeliwną wiatą na krakowskim Rynku, 1908

U wylotu ulicy Siennej dla oczekujących pasażerów wybudowano specjalną żeliwną i przeszkloną wiatę z ławeczkami we wnętrzu.

Nikt nie myślał o zmianie przebiegu linii tramwajowych w trakcie ich elektryfikacji dwie dekady później, w pierwszych latach XX wieku. Co więcej, krakowski Rynek stał się głównym miejscem przesiadkowym wszystkich (!) linii tramwajowych. Stąd można było odjechać w pięciu kierunkach: w ulicę Grodzką by podążyć do granicznego Mostu Podgórskiego, w ulicę Floriańską by dojechać do dworca c.k. uprzywilejowanej Kolei północnej cesarza Ferdynanda, przez linię A-B do ulicy Sławkowskiej by stąd dojechać do granicznej roгатki wrocławskiej przy ul. Długiej (Nowy Kleparz), ul. Szewską by dojechać do roгатki Łobzowskiej (Plac Inwalidów). Obok przebiegały dwa tory z odpowiednimi rozjazdami a przed samą wiatą kończył swój bieg tor trzeci, na którym oczekiwały na pasażerów pojazdy jadące do Parku Jordana.

Jeszcze większy ruch tramwajów i jeżdżących nimi pasażerów nastąpił po wybudowaniu pierwszych normalnotorowych (czyli takich jak mamy dziś) tramwajów. Niemal cały układ torowy w Rynku przebudowano podporządkowując go nowoczesnemu rozwiązaniu jakim były duże i pojemne nowoczesne tramwaje dopiero co zakupione w Sanoku. Przy skrzyżowaniu Floriańskiej i Mikołajskiej na rynku zbiegały się i krzyżowały linie o dwóch różnych rozstawach: 900 i 1435 mm. Miejsce przesiadkowe nieco się zmieniło. Zamiast obok wiaty pamiętającej czasy tramwaju konnego, głównym punktem przesiadkowym stała się wysepka utworzona obok ru-

chliwego skrzyżowania torów tramwajowych. Podwójne tory, czyli tak jak mamy dziś, zdążyły w ul. Mikołajską i wzdłuż linii A-B tramwaje normalnotorowe dwoma torami jechały w ul. Sławkowską (już do Dworca Towarowego) i Wiślną (do Salwatora). Obok nich pozostawiono jeden dwukierunkowy tor dla linii wąskotorowej. Interesujący układ powstał pomiędzy ul. Szczepańską a Szewską w Rynku. To były aż cztery tory: dwa normalne odgródzone peronem i dwa wąskotorowe, które po chwili ostrym łukiem skręcały w Szewską.

Ten układ funkcjonował bez większych zmian przez prawie cztery dekady. Owszem, zmieniano rozjazdy, połączenia torów, zlikwidowano zniszczoną żeliwną wiatę, a także przesuwno przystanki, ale zasadniczy układ torowy pozostał. Wszystko zmieniło się z nadejściem dobrej zmiany lat pięćdziesiątych. Nowe władze akceptujące na wysokich stanowiskach tylko ludzi wiernych, często bez wykształcenia, wobec potrzeby budowy nowego zadania jakim było doprowadzenie tramwajów do socjalistycznej dzielnicy całkowicie zaniedbały torowiska w centrum miasta. Postrzegając modę likwidacji tramwajów szalejącą w krajach zachodnich przyjęli usunięcie torów z rynku za dobre rozwiązanie. Nie chodziło o żadne zabytki, o wstrząsy jakie ponoć powodują tramwaje, o sieć trakcyjną, która przeszkadza podziwiać architekturę. Chodziło tylko i wyłącznie o zrobienie miejsca coraz bardziej panoszącym się kierowcom samochodów. Szybko podjęto decyzję, ale nie zdecydowano się na całkowite unicestwienie tramwaju. Poszczególne połączenia rozchodzące się promieniście z Rynku trzeba było połączyć obwodnicą. W czerwcu 1952 roku zakończono budowę torów okrążających rynek (układ ten działa do dnia dzisiejszego) i pod koniec miesiąca ruch tramwajów normalnotorowych w Rynku wstrzymano. Niemal natychmiast po tym wydarzeniu wokół Sukiennic można było poruszać się już samochodami bez przeszkód. Niebawem uruchomiono linię autobusową, której przebieg pokrywał się prawie na całej długości z linią tramwajową. Miał to być kolejny krok do unicestwienia szynowej zawalidrogi. Na szczęście nic z tego nie wyszło.

Trudniej było zlikwidować wąskotorowe tory i ruch tramwajów w centrum. Choć zakazano ruchu w ciągu dnia to każdego poranka i wieczorem niewielkie wagoniki spokojnie, jak robiły to przez ostatnie półwiecze, jechały w stronę ul. Szewskiej skąd zabierały pierwszych pasażerów wożąc ich na trasie do Małych Błoi (Cichy Kącik). Dopiero wiosną następnego roku całkowicie unieruchomiono wąskie tramwaje a same wagoniki, będące tymi pierwszymi elektrycznymi tramwajami, sprze-

dano za bezcen do innych miast, gdzie jeszcze służyły nawet dwie dekady.

Po raz kolejny na krakowskim Rynku pojawił się wagon tramwajowy w 1995 roku. Z okazji 120-lecia komunikacji odbudowany pierwszy normalnotorowy tramwaj elektryczny SN1 o numerze 37 został ustawiony na linii A-B w celu zaprezentowania go szerszemu ogółowi. Po tem jeszcze dwukrotnie tramwaje stawały w tym samym miejscu za każdym razem służąc komercyjnie. Za każdym razem większość osób doceniających rolę transportu publicznego miała nadzieję, że następnym razem tramwaj na ten centralny plac miasta przyjedzie o własnych siłach.

Renesans tramwajów w Europie trwa od kilku lat. Nawet do najbardziej niegdyś zagorzałych w likwidacji tramwajów zakątków świata wracają miejskie pojazdy szynowe. To już nie tylko kraje europejskie jak Francja czy Wielka Brytania ale nawet Stany Zjednoczone Ameryki. Po 60-letniej przerwie, w maju bieżącego roku, tramwaje wróciły do śródmieścia kowbojskiego miasta Kansas a władarze tego miasta wiele sobie obiecują po tej atrakcji, prawie zapomnianej w tej części świata. Szereg innych amerykańskich miast odbudowuje lub poważnie myśli o powrocie komunikacji szynowej, zmiecionej przez motoryzacyjną falę lat 40. i 50. XX wieku. W lutym br. ruszyły tramwaje w stołecznym Waszyngtonie, a we wrześniu 2016 roku tramwaje pojedą ulicami Cincinnati.

Nam jest zdecydowanie łatwiej. Mamy tramwaj. Przewozi prawie kilkaset tysięcy pasażerów codziennie. Może jeździć po szynach w ulicy, może po wydzielonym zielonym torowisku, może jeździć też w tunelu (nie koniecznie potrzebne jest do tego bardzo kosztowne metro), i może w końcu wjedzie na krakowski Rynek czego oczekuje wielu z nas.

Jacek Kołodziej



Główny węzeł tramwajowy na skrzyżowaniu Floriańskiej i Mikołajskiej, czerwiec 1952

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA ZNÓW WOZI MIESZKAŃCÓW I TURYSTÓW

W tym roku wyjątkowo wcześnie, bo już w niedzielę, 19 czerwca na krakowskie ulice po raz czternasty wyjechały zabytkowe tramwaje Krakowskiej Linii Muzealnej. „Zerówka” podobnie jak w poprzednich latach będzie kursowała w każdą niedzielę i święta, aż do 18 września (z wyjątkiem 24 i 31 lipca). Kursy będą realizowane w dwóch wariantach: z Muzeum Inżynierii Miejskiej do Cichego Kącika oraz do Kopca Wandy w Nowej Hucie.

Trasa podstawowa:

Cichy Kącik – al. 3 Maja – Podwale – Dunajewskiego – Basztowa – Westerplatte – Poczta Gł. – Starowiślna – Dajwór – św. Wawrzyńca – Dajwór (Muzeum Inżynierii Miejskiej).

Powrót: MIM – pl. Bohaterów Getta – Limanowskiego – Krakowska – Stradomska – pl. Wszystkich Św. – Franciszkańska – Straszewskiego – Piłsudskiego – al. 3 Maja – Cichy Kącik

Trasa wariantowa (do Nowej Huty):

MIM – św. Wawrzyńca – Starowiślna – Poczta Gł. – Dworzec Gł. – rondo Mogiłskie – al. JP II – al. Solidarności – Kombinat – Kopiec Wandy

Powrót: Kopiec Wandy – Kombinat – al. Solidarności – al. JP II – rondo Czyżyńskie – al. Pokoju – Grzegorzec – Starowiślna – Dajwór – św. Wawrzyńca – Dajwór (Muzeum Inżynierii Miejskiej).

W ramach Krakowskiej Linii Muzealnej będą kursować również historyczne autobusy na liniach specjalnych.

W niedzielę, 26 czerwca została uruchomiona linia L, na której pojawiły się kultowe „Ogórki” oraz Ikarusy.

Z kolei 22 lipca zostanie uruchomiona historyczna linia nr 136 na trasie:

Mistrzejowice – Jancarza – Wiślicka – Okulickiego – Nowolipki – Makuszyńskiego – Kocmyrzowska – Obrońców Krzyża – Żeromskiego – al. Róż – al. Przyjaźni – al. Solidarności – **Kombinat**.

Także 15 sierpnia tradycyjnie już na ulicach pojawiają się zabytkowe autobusy. Tym razem na linii T. Trasa tej linii będzie następująca: **Cracovia Stadion** – Focha (powrót: al. Krasińskiego – Dunin Wąsowicza – Kałuży) – Piłsudskiego – Straszewskiego – Podzamcze – św. Idziego – Stradomska – Dietla – Rondo Grunwaldzkie – Monte Cassino – Skwerowa – Pułaskiego (powrót Szwedzka –

Bałuckiego – Rynek Dębnicki – Tyniecka – Szwedzka – Praska – Tyniecka – Bolesława Śmiałego – Bogucianka – **Tyniec Kamieniołom**.

W ostatnią niedzielę kursowania Krakowskiej Linii Muzealnej, czyli 18 września zostanie uruchomiona linia F, na której autobusy pojadą po trasie:

Rynek Podgórski – Limanowskiego – Legionów Piłsudskiego – Krakowska – Dietla – Grzegorzec – Rondo Grzegorzec – al. Powstania Warszawskiego – Mogiłska – al. Jana Pawła II – plac Centralny – al. Solidarności – **Kombinat**.

Opłata za przejazd Krakowską Linia Muzealną jest zgodna z obowiązującą taryfą biletową jak na linie zwykłe w komunikacji dziennej. Na linii 0 zachowują ważność bilety okresowe wykupione na wszystkie linie.

Obsługę konduktorską w pojazdach zabytkowych zapewni Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych. Będą oni wręczać pasażerom specjalne pamiątkowe bilety.

Więcej informacji na stronie www.mpk.krakow.pl oraz www.muzealna.org



Noc Muzeów z zabytkowym tramwajem i autobusem

W nocy (13/14 maja) w ramach Nocy Muzeów zostały uruchomione dwie dodatkowe linie obsługiwane zabytkowymi pojazdami. Na specjalnej linii tramwajowej nr 60 kursowały wagony typu N + ND.

Z kolei na specjalnej linii autobusowej nr 600 kursował przegubowy Ikarus 280. Trasa tej linii łączyła Muzeum Armii Krajowej z Fabryką Schindlera.

Zabytkowe autobusy MPK S.A. podczas Nocy Muzeów przewoziły również uczestników Nocy Muzeów w Warszawie.

Marek Gancarczyk

JAK ZOSTAŁEM MOTORNICZYM MPK

W "Miodowych Latach", Karol Krawczyk rzekł kiedyś tak: „Kto z Was wie co motorniczy czuje, kiedy tramwajem o świcie pruje?”

Czym jest zawód motorniczego? Każdy powie, że kierowaniem tramwaju. Dla większej części społeczeństwa to siedzenie wygodnie w zamkniętej kabinie, jazda do przodu, wciskanie guzików i dzwonienie dzwonkiem. Praca wydaje się prosta, nieprawdaż?

Otóż prosta nie jest, a w szczególności prosta nie jest nauka pracy motorniczego.

180 godzin zajęć

Każdy kurs zaczyna się od spotkania informacyjnego. Na takim spotkaniu przedstawiany jest program szkolenia, koszty które poniesie kursant i to na co musi być przygotowany. Przeprowadzane są również rozmowy indywidualne aby wybrać ścisłą grupę (zazwyczaj 20 osobową), która przystąpi do szkolenia. Ilość godzin to aż 180. Warunkiem koniecznym jest również posiadanie prawa jazdy kategorii B.

Kiedy grupa zostaje już wybrana, zaczyna się szkolenie. Całość na ogół trwa około 3 miesięcy. Przed rozpoczęciem nauki każdy przyszły motorniczy jest kierowany na badania, które weryfikują jego zdolność do podjęcia pracy w zawodzie. Na badaniach sprawdzany jest stan zdrowia, refleks, logiczne myślenie, psychika i widzenie w mroku.

Badania zakończone, czas na naukę. Przed każdym kursantem 120 godzin teorii, czyli nauki o budowie wagonów, szkolenie z pierwszej pomocy, zajęcia z inspektorami Nadzoru Ruchu MPK S.A. oraz policjantami

z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie.

Poznanie zajezdni tramwajowych

Na pierwszych zajęciach poznajemy zajezdnię w Podgórzu. Na kolejnych poznajemy zajezdnię w Nowej Hucie. Oprowadza nas instruktor prezentując po kolei hale naprawcze, postojowe, obsługi codziennej, dyspozytornie i pokój mistrzów. Największą uwagę jednak skupia na dyspozytorni. Dlaczego? Ponieważ tam będzie zaczynał się kiedyś nasz dzień pracy. Przychodzimy, dyspozytor sprawdza trzeźwość każdego. Każdy motorniczy musi być zdolny do pracy, czyli urządzenie nie może wykazać obecności alkoholu w organizmie. Następnie logujemy się w systemie, pobieramy dokumenty tramwaju i idziemy do naszego tramwaju. W wagonie instruktor, prezentuje nam każdy zakamarek, tak by każdy wiedział o czym będzie się uczyć. Po poznaniu wozu wracamy na salę szkoleniową, gdzie każdy siedząc w szkolnej ławce, uważnie czyta instrukcję.



Jak poradzić sobie z usterkami

Budowa wagonów

Kandydat otrzymuje magiczną, niebieską książeczkę, w której zawarte są wszystkie tajemnice o wagonach, przepisach i opisami pracy motorniczego.

W 2016 roku pojawiła się pewna nowość, mianowicie jako pierwsze miasto w Polsce nie uczy się już o słynnych tramwajach 105N, zwanych potocznie akwariami. Nauka odbywa się na trzech typach wagonów: E1 czyli „Wiedeńczyku”, dwu kierunkowym GT8S, oraz EU8N czyli przebudowanym przez MPK składzie E6 + C6. Na każdym zajęciach o wagonie uczy się o jego charakterystyce, sposobie prowadzenia, radzeniu sobie z usterkami, systemach bezpieczeństwa i sterowaniem urządzeniami



Zajęcia z zakresu zasad ruchu drogowego

pomocniczymi. I tak na każdy jeden wagon przydzielone jest ok. 20 godzin.

Jak udzielać pierwszej pomocy

Po nauce o wagonach przychodzi czas na nieco inne szkolenia.

Pierwsza pomoc, bo o niej mowa jest czymś bardzo potrzebnym w razie wypadku czy innych zdarzeń losowych mających miejsce w tramwaju. Zajęcia odbywają się z ratownikiem z Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego. W trakcie szkolenia uczymy się reagować na zatrzymanie krążenia, opatrywać rany, układać poszkodowanego w pozycji bezpiecznej oraz panować nad własnymi nerwami. Zajęcia prowadzone są na sali szkoleniowej i w tramwaju aby poczuć na własnej skórze jak trudne to zadanie.



Zasady udzielania pierwszej pomocy

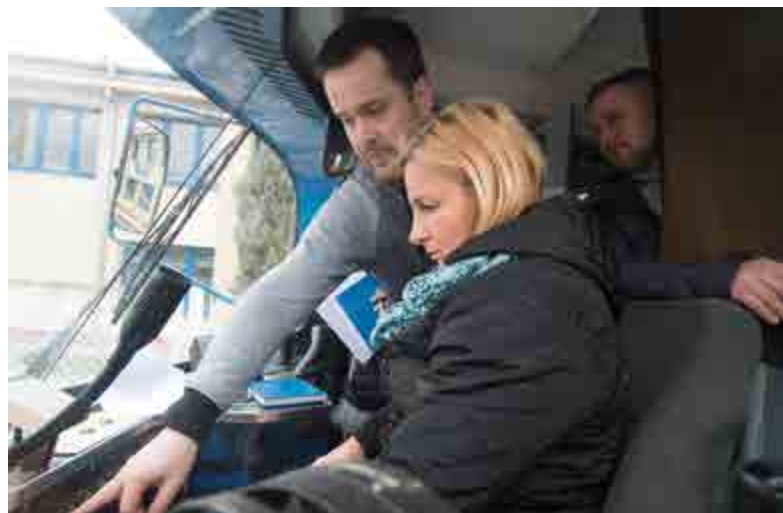
Przepisy ruchu drogowego

Nauczyliśmy się już ratować, więc czas na zajęcia z policjantem.

Co ciekawego dowiadujemy się na tego typu szkoleniu? Każdy z kursantów uczy się o przepisach ruchu drogowego, czyli tak naprawdę jest to powtórka z teorii przy teście na prawo jazdy kategorii B. Dochodzi natomiast odpowiedzialność karna i sposoby unikania wypadków. Funkcjonariusz opowiada również o działaniach policji wobec kierowców, motorniczych łamiących przepisy czy narażających inne pojazdy szynowe na niebezpieczeństwo. Na koniec zajęć przedstawiane są statystyki jakimi może pochwalić się policja.

Technika prowadzenia tramwaju

Nadchodzi czas na naukę przepisów wewnętrznych, czyli takich które firma narzuca pracownikom, by praca była bezpieczna oraz techniki kierowania tramwajem.



Nauka prowadzenia tramwaju

Co to takiego technika kierowania tramwajem? Jest to nauka o prawidłowym stylu prowadzenia tramwaju. Prawidłowy styl to: „Jazda na możliwie krótkim rozruchu, możliwie długim wybiegu i łagodnym hamowaniu”. Tą zasadę powinien mieć w głowie każdy dobry motorniczy. W między czasie uczymy się również przepisów wewnętrznych i powtarzamy przepisy ogólne czyli Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym. Po każdym panelu zajęciowym każdy z kursantów pisze test i sprawdza to czego się nauczył.

60 godzin nauki jazdy tramwajem

Po zakończeniu zajęć teoretycznych każdy z kandydatów przystępuje do egzaminu dopuszczającego do zajęć praktycznych. Test składa się z kilkunastu pytań z przepisów ruchu drogowego i budowy wagonów.



Podczas jazdy bezpieczeństwo jest najważniejsze



Zwrotnice trzeba czasami przełożyć wajchą

Po pozytywnym zdaniu testu rozpoczynają się jazdy z instruktorem nauki jazdy.

Ta część trwa 60 godzin.

Na nauce jazdy oprócz nauki samego prowadzenia, uczy się zapobiegać awariom czy drobnym usterkom. Dodatkowo każdy doskonali swoją technikę kierowania, czyli zasadę o której wspomniałem wcześniej. Kandydaci są przydzieleni do poszczególnych instruktorów i podzieleni na dwie grupy (docelowo na dwie zajezdnie). Część uczy się jeździć wagonami GT8S i E1 natomiast druga EU8N i E1. Zasiadamy więc za pulpitem motorniczego i tramwajem oznakowanym literkami „L” ruszamy na miasto. Tam czeka na nas gęszcz pułapek czyli sygnalizacja świetlna, przekładanie zwrotnic (zdalne i ręczne), ruch pieszych, samochodów i innych składów tramwajowych. Jazdy średnio odbywają się co drugi dzień i tak przez 60 godzin aż do zakończenia.

Instruktorzy przekazują wówczas cenną wiedzę, która ma za zadanie pomóc później w ciągu normalnej pracy na torach. Co takiego cennego można się dowiedzieć? Jak bezpiecznie prowadzić tramwaj, czego unikać na mieście, jak sygnalizować manewry, jak radzić sobie

w stresujących sytuacjach w razie awarii, wykolejeń czy wypadków. Każdy z kursantów musi być przygotowany na każdą ewentualność, by móc odpowiednio zareagować w jak najkrótszym czasie.

Egzamin i odebranie pozwolenia do kierowania tramwajem

Gdy każdy już opanuje jazdę przychodzi czas na egzamin wewnętrzny, a po nim państwowy.

Na egzaminie wewnętrznym każdy zdaje test na komputerze, dokładnie taki sam jak na egzaminie państwowym w Wojewódzki Ośrodku Ruchu Drogowego, oraz wykonuje zadania na placu i w ruchu miejskim. Egzamin wewnętrzny jest swoistym dopuszczeniem do egzaminu państwowego.

Po zakończeniu wszystkich zajęć, egzaminów możemy poczuć się pełnoprawnym motorniczym odbierając upragnione pozwolenie do kierowania tramwajem we właściwym dla siebie urzędzie miasta.

Do zobaczenia na miejskich torowiskach!

Dominik Włodarczyk

V MISTRZOSTWA EUROPY MOTORNICZYCH TRAM- EM 2016

W dniach 22-23 kwietnia 2016 roku w Berlinie zorganizowane zostały V Mistrzostwa Europy motorniczych tramwajów. Współorganizatorem zawodów były Berlińskie Zakłady Komunikacyjne (BVG). W zmaganiach na terenie zajezdni tramwajowej Berlin Lichtenberg uczestniczyło 27 firm komunikacyjnych, które reprezentowały 17 państw m.in. Hiszpanię, Belgię, Francję, Czechy, Rumunię, Szwajcarię. Gospodarzy (Niemcy) reprezentowało 5 przedsiębiorstw. Nasze przedsiębiorstwo jako jedyna firma komunikacyjna z Polski zgłosiła akces do tegorocznych mistrzostw. Z ramienia MPK Kraków S.A. udział wzięło 2 zawodników z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta – Anna Sikora i Ireneusz Chmurzyński.

Pierwszy dzień mistrzostw poświęcony był sprawom organizacyjnym. Zawodnicy mieli również okazję zapoznać się ogólnie z przygotowawanymi konkurencjami oraz taborem, który miał zostać wykorzystany do realizacji postawionych zadań konkursowych. Tabor do dyspozycji zawodników to wagony typu Bombardier Flexcity oraz Tatra. Zawodnicy przeprowadzili jazdy próbne wagonem Bombardier Flexcity na odcinku sieci używanym liniowo.

W dniu zawodów dopisała pogoda, kibice oraz co poniektórym zawodnikom szczęście i umiejętności. Zadania wykonywane były drużynowo i były przeprowa-



MPK S.A. reprezentowali: Anna Sikora i Ireneusz Chmurzyński

dzone w dwóch seriach, tak aby każdy zawodnik zaliczył przejazd. Organizatorzy przygotowali następujące konkurencje: przejazd przez strefę ograniczenia prędkości 20 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem; dojazd do przeszkody z zadaniem trybem hamowania wagonu – trudność polegała na tym, że hamowanie można było ustawić tylko raz po czym wagon już bez udziału motorniczego miał dojechać do ustawionej na torze przeszkody. Uderzenie w przeszkodę oznaczało brak zaliczenia tej konkurencji. Następnie zadaniem jednego z motorniczych było ustawienie gipsowej figury człowieka jak najbliżej torowiska, ale w takiej odległości, aby przejeżdżający tramwaj jej nie zahaczył. Punktowano najmniejszą odległość. Kolejna konkurencja polegała na zatrzymaniu Bombardiera na „przystanku”, tak aby po otwarciu drzwi określone strzałkami miejsca na zewnątrz i wewnątrz

wagonu były naprzeciwko siebie. Lusterka zewnętrzne w tramwaju były złożone. W tej konkurencji, w drugim przejeździe Aneta Sikora jako jedyna zawodniczka zdobyła maksymalną ilość punktów. Realizacja kolejnego zadania realizowana była na dwóch dwu-wagonowych składach typu Tatra. Pierwszy skład był „zepsuty” i należało go zepchnąć drugim składem do określonego na torowisku miejsca. Motorniczy w składzie spychanym informował dzwonkiem motorniczego w składzie pchającym, kiedy należy rozpocząć hamowanie. I tutaj również



Występu w mistrzostwach pogratulował pracownik Grzegorz Dyrkacz członek zarządu MPK S.A. w Krakowie



Zawodnicy prowadzili tramwaje Bombardiera

Anna Sikora zdobyła maksymalną ilość punktów. To była ostatnia konkurencja przewidziana przez organizatorów mistrzostw. Wszystkie zadania odbywały się na czas. Po pierwszym przejeździe Ireneusza Chmurzyńskiego MPK S.A. w Krakowie uplasowało się na 8. miejscu. Po drugim przejeździe Anny Sikory pozycja ta została ostatecznie utrzymana.

Mistrzami Europy została drużyna z Budapesztu, II miejsce przypadło drużynie z Lipska, natomiast III miejsce na podium zdobyła drużyna motorniczych z Lyonu. Kolejne mistrzostwa Europy Motorniczych zostaną zorganizowane na hiszpańskiej ziemi, a raczej wyspie – Teneryfie.

Oprócz konkurencji zasadniczych związanych z Mistrzostwami Europy Motorniczych senat miasta Berlina zorganizował dodatkową konkurencję polegającą na zbijaniu kręgli. W konkurencji uczestniczyło tylko 8 najlepszych drużyn z klasyfikacji generalnej mistrzostw. Na dwóch równoległych torach ustawiono wagony Bombardier Flexity, które uderzały czołem w ustawioną na torowisku kulę wywracającą dmuchane powietrzem kręgle. W tej konkurencji drużyna MPK Kraków zajęła 3 miejsce za co otrzymała statuetkę brązowego niedźwiedzia – herb Berlina.



Jedną z konkurencji było "zbijanie" kręgli tramwajem

Należy podkreślić, iż mimo różnic językowych atmosfera wśród zawodników była bardzo dobra, a organizacja i przebieg zawodów stał na wysokim poziomie. Mistrzostwa były wszechobecne na plakat

ach znajdujących się w gablotach reklamowych na przystankach oraz na paskach informacyjnych elektronicznych tablic informacji pasażerskiej. Transmisję z mistrzostw można było oglądać on-line w Internecie oraz w telewizji regionalnej. Mistrzostwa ściągnęły na teren zajędźni Lichtenberg również ogromną rzeszę kibiców i pasjonatów taboru tramwajowego jak i komunikacji miejskiej.



Tylko Anna Sikora z MPK S.A. w Krakowie potrafiła tak perfekcyjnie zatrzymać tramwaj

**Krzysztof Utracki,
Fot. Krzysztof Utracki**

MPK S.A. W KRAKOWIE NAGRODZONE BIAŁYM LISTKIEM CSR

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, jako jedyny miejski przewoźnik w Polsce, zostało wyróżnione Białym Listkiem CSR (Corporate Social Responsibility) przyznawanym przez tygodnik „Polityka” wspólnie z firmą doradczą Deloitte. To prestiżowe wyróżnienie krakowski przewoźnik otrzymał za odpowiedzialne podejście do prowadzonej działalności biznesowej oraz spełnienie wysokich standardów CSR. Wśród laureatów tego wyróżnienia znalazło się jedynie 41 polskich firm.

Biały Listek CSR potwierdza osiągnięcia w realizacji zasad społecznej odpowiedzialności biznesu według standardu ISO 26000. Ta norma wskazuje obszary, w jakich firmy odpowiedzialne społecznie powinny podejmować działania. Dotyczą one m.in. ładu korporacyjnego, praw człowieka, relacji z pracownikami, ochrony środowiska, dbałości o klienta, uczciwości biznesowej oraz zaangażowania społecznego.

To właśnie za realizowanie działań w tych obszarach w 2015 roku krakowskiemu przewoźnikowi przyznano Biały Listek CSR.

W tym roku odbyła się już piąta edycja Listków CSR Polityki. Warto przypomnieć, że MPK S.A. już po raz drugi zostało wyróżnione Listkiem CSR Polityki. W 2012 roku krakowski przewoźnik otrzymał Srebrny Listek CSR.

Marek Gancarczyk



MPK S.A. W KRAKOWIE WYRÓŻNIONE ZA STOSOWANIE INNOWACYJNYCH ROZWIĄZAŃ

Krakowski przewoźnik zajął trzecie miejsce w organizowanym przez „Gazetę Bankową” konkursie technologicznym „Lider 2015”. Celem konkursu było wyróżnienie najbardziej innowacyjnych produktów i rozwiązań IT wdrożonych w 2015 roku w firmach i instytucjach najdynamiczniej rozwijających się sektorów polskiej gospodarki.

Wyniki zostały ogłoszone podczas uroczystej gali, w trakcie której zostały wręczone główne nagrody laureatom konkursów. MPK S.A. otrzymało statuetkę „Lider 2015” w kategorii „Transport i logistyka” za wprowadzenie systemu zarządzania raportami. Prace nad stworzeniem tego nowego systemu zarządzania dokumentacją związaną z codziennym funkcjonowaniem komunikacji rozpoczęły się w marcu 2015 roku i trwały cztery miesiące. W efekcie tych prac pracownicy krakowskiego przewoźnika, m.in. koordynatorzy i dyspozytorzy otrzymali nowoczesne narzędzie, które ułatwiło zbieranie oraz analizowanie danych otrzymywanych w procesie nadzoru nad komunikacją. Wyszukanie wyników różnego rodzaju kontroli z konkretnego miejsca i linii, a także

danych dotyczących kolizji i wypadków odbywa się praktycznie bez zwłoki. Dzięki temu monitoring opóźnienia pojazdów, dużego tłoku czy innych istotnych dla funkcjonowania komunikacji zdarzeń może być realizowany w dużo szerszym zakresie i w sposób o wiele bardziej efektywny.

Konkurs Lider 2015 został zorganizowany przez „Gazetę Bankową”, najstarszy magazyn ekonomiczny w Polsce, już po raz 14.

Warto przypomnieć, że w 2009 roku MPK S.A. otrzymało tytuł Lidera Informatyki w kategorii „Sektor Publiczny”, w konkursie organizowanym przez magazyn Computerworld. Ta prestiżowa nagroda została przyznana za sprawne zarządzanie komunikacją publiczną, dzięki wykorzystaniu narzędzi informatycznych, w tym systemu klasy ERP IFS Applications. Tytuł Lidera Informatyki trafił wtedy po raz pierwszy w historii konkursu do przedsiębiorstwa komunikacyjnego.

Marek Gancarczyk

DZIEŃ DZIECKA Z TRAMBUSIEM W MPK

Co jest najlepszym prezentem na Dzień Dziecka? Dobra zabawa. Taką staliśmy się zapewnić naszym milusińskim w tym roku. Troszkę wcześniej niż wskazywał kalendarz, ale za to z podwójną mocą. Wspierał nas bowiem, po raz pierwszy Trambus - nasza firmowa maskotka. Trambus przechadzał się

po stacji, merdał

niebieskim ogonem, machał żółtymi skrzydełkami i przytulał się do każdego malucha, starszaka i całkiem dorosłego. Chętnie pozował do zdjęć, szeroko się uśmiechając.

Trzeba bowiem wiedzieć, że Trambus to niezwykła maskotka, zaprojektowana specjalnie z myślą o dzieciach.

- Trambus jest taaaki wielki, o taki - mówił z przejęciem Piotruś, czterolatek. Pokazywał przy tym... dach tramwaju. Był tak zaafero-

z maskotką. Na szczęście w porę do akcji wkroczyli rodzice i maluchy wróciły do domu obfotografowane z nowym przyjacielem.

Trambus nie



Przejazd przez myjnię



Trambus witał wszystkie dzieci

tylko bawił, ale i uczył.

Na razie dorosłych, bo rzecz dotyczyła honorowego dawstwa krwi, ale dzieciaki już wiedzą, że krew to nie tylko dar zdrowia, ale często i życia. I nic nie jest w stanie go zastąpić. Choć Trambus troszkę, ale tylko troszkę się bał, dzielnie usiadł na fotelu w specjalnym autobusie służącym do pobierania krwi, a panie pielęgniarki z Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie załatwiły resztę tak, że nic nie poczuł, gdy oddawał krew. Tak samo dzielnie asystował ratownikom z Krakowskiej Grupy Ratowniczej, którzy pokazywali jak udzielić pierwszej pomocy, często decydującej o życiu ofiar wypadków, ale i w razie zwykłych domowych skaleczeń czy potłuczeń. Trambus uważnie przysłuchiwał się wykładowi i do tego samego zachęcał dzieci.

Po wszystkim, dumny z siebie, mógł już zająć się tylko zabawą. Wiódł więc maluchy po zakamarkach stacji - tu pokazał halę napraw, tam podprowadził do specjalnego kanału który pozwalał obejrzeć tramwaj od spodu.

- Dostaliśmy od niego zielone kaski - mówił z powagą Piotruś chwilę po wyjściu.

Trambus opowiedział dzieciom o pracy motorniczego i mechanika, zdradził na ucho wiele tajemnic



Zwiedzanie z Trambusem zabytkowego tramwaju

wany chodzącym pluszakiem, że zapomniał o młodszej siostrze, która usiłowała za nim nadążyć, gdy biegał

zajezdni, choćby o tym, jak leczy się „chore” wagony, gdzie tramwaj ma tył, a gdzie przód. Jak co roku, hitem był przejazd przez myjnię. Nikogo nie przestraszyły szybko kręcące się ogromne szczotki, które dokładnie szorowały i pucowały tramwaj w najgłębszych zakamarkach. Z nosami przyklejonymi do szyb, dzieciaki śmiały się i dokazywały. Takich emocji jeszcze przecież nie było!

Umytym, lśniącym w słońcu pojazdem można było wybrać się na wycieczkę po zajezdni. Dzieci mogły z niewielką pomocą dorosłych, poprowadzić prawdziwy, wielki tramwaj! Te, które spróbowały wiedzą już, jak przekręca się kluczyk na



Przejazd tramwajem po terenie zajezdni

pytania. Widownia nie pustoszała ani na chwilę, tyle działo się na scenie – przyjechał Miś z Zakopanego, Lajkonik i Pyza, która uciekła ze stolicy by zwiedzić kraj.

Tegoroczny Dzień Dziecka, był także lekcją historii. Wszak autobusy „Ogórki” zniknęły z ulic Krakowa już tak dawno, że żadne dziecko o nich nie pamięta. Dzieci patrzyły na nie z zaciekawieniem, dorośli z nostalgią: tak się kiedyś po Krakowie jeździło...

Justyna Mierzwa



Przejście pod tramwajem

pulpicie, którym przyciskiem włącza się światła wewnątrz wagonu a którym światła postojowe i kierunkowskazy, jak uruchomić wycieraczkę oraz do czego służą tramwajowe dzwonki.

Ze sceny, przez cały niemal dzień, najważniejszych gości zabawiali aktorzy Teatru Ludowego w Krakowie. Jak wiadomo, dzieci to najbardziej wymagający widzowie. Błyskawicznie i reżolucyjnie odpowiadały na wszystkie



Największa atrakcja – samodzielne prowadzenie tramwaju

TRAMBUŚ – OFICJALNA MASKOTKA KRAKOWSKIEGO PRZEWOŹNIKA

Pomysł na wykreowanie maskotki firmowej zrodził się jeszcze w 2013 roku, kiedy to zintensyfikowane zostały akcje promujące MPK S.A. w Krakowie poprzez edukację najmłodszych naszych pasażerów. Jak powszechnie wiadomo, nauka przekazana przez zabawę łatwiej zapada w pamięć, a zdobyta w ten sposób przez dzieci wiedza z emocjami przekazywana jest dalej. Brakowało jednak elementu, który tę zabawę uczyni atrakcyjniejszą i ciekawszą. Maskotka firmowa miała wypełnić tę lukę. Tylko jaka ta nasza maskotka miała być? Pojawiły się założenia: to postać która kocha autobusy i tramwaje, wiele o nich wie, umie tą wiedzę podzielić się z innymi, bierze udział we wszystkich spotkaniach z dziećmi. Jest choćby po to, by przybić dziecku piąteczkę; zasiada w jury w trakcie organizowanych konkursów, pojawia się na planszach BUS TV ze swoimi radami, uczy stosownych zachowań, wyjaśnia zasady działania niektórych urządzeń, np. drzwi w tramwaju, przekazuje zasady savoir-vivre obowiązującego pasażerów. Jedno tylko było pewne od samego początku – imię maskotki - TRAMBUŚ.

Skąd takie imię? Nie ma tu wielkiej filozofii, to po prostu zlepek dwóch angielskich słów tram (tramwaj) i bus (autobus), lub jeżeli ktoś woli bardziej po polsku to zlepek pierwszego członu wyrazu tram-waj i drugiego członu wyrazu auto-bus. Żeby imię nie brzmiało tak twardo, zmiękczone je zamieniając „s” na „ś”.

O ile z imieniem poszło łatwo, wizerunek maskotki budził wiele emocji. Jedni optowali za tym, by był to kucyk – w końcu początki komunikacji związane są właśnie z tymi zwierzętami ciągnącymi niegdyś omnibusy, a potem tramwaje konne. Inni optowali za tym, żeby maskotka zawierała jakiś charakterystyczny dla Krakowa element - i tak pojawił się pomysł by z konika zrobić lajkonika, jak na tapicerkach siedzeń współczesnych pojazdów. Jeszcze inni przekonywali, że maskotka powinna zostać uczłowieczona, mógłby to być np. inspektor ruchu, który dzięki umundurowaniu budziłby respekt wśród edukowanych. Były też opinie, że Trambuś powinien być pojazdem. Pomysłów było bez liku, dlatego też wykreowanie maskotki powierzone zostało profesjonalistom. W dniu 17.04.2015 r. na portalu Corton, zrzeszającym ponad 22 tysięcy grafików, został ogłoszony konkurs. Graficy mieli 3 tygodnie na przygotowanie maskotki, tj. projektu stroju na człowieka i maskotki gadżetu. Jedną z wytycznych

było to, żeby maskotka miała przyjazną aparycję, zawierała symbol Krakowa i kojarzyła się z tym miastem oraz z komunikacją i z pojazdami MPK, przy równoczesnym uwzględnieniu kolorystyki zgodnej z obowiązującymi zasadami wizualizacji (kolory niebieski i biały).

W okresie trzech tygodni strona z konkursem miała 4.650 wyświetleń - w sumie zgłoszono 74 projekty, z których 3 zostały poddane ocenie najbardziej wymagającego jury, czyli dzieci. Miało to miejsce podczas ubiegłorocznego Dnia Dziecka, kiedy to dzieci postanowiły, że Trambuś będzie smokiem w krakusce, a jego sylwetka przypominać będzie pojazd. Maskotka ma mieć koła i pantograf, a także okna oraz „klakson”. Jak to smok, ma też mieć skrzydła, które notabene są elementem logo MPK, a które w latach 20-tych XX w. stały się znakiem symbolizującym usługi transportowe.

Po dokonaniu wyboru maskotki nastąpił etap wytonienia firmy, która uszyje strój. Zadanie dla firm krakowieckich okazało się dużym wyzwaniem, niemniej na początku tego roku udało się projekt zrealizować. Nowy, honorowy pracownik komunikacji miejskiej – Trambuś, przybył do Krakowa. Przygotowano mu nawet w holu biurowca MPK specjalny apartament 9 ¼ - fragment wagonu 105N z takim numerem na tablicy.

Oficjalne narodziny i powitanie Trambusia miały miejsce podczas tegorocznego Dnia Dziecka organizowanego na terenie zajezdni tramwajowej „Podgórze”. Zanim jednak został przedstawiony szerszej publiczności poznaty go przedszkolaki na specjalnej Trambusiowej Trasie. Podczas każdej wycieczki (w ciągu dwóch miesięcy było ich aż 7), był bardzo ciepło odbierany - dzieci tuliły się do niego, wszystkie chciały złapać go za dłoń i iść z nim w parze. W trakcie tych spotkań Trambuś pokazał przedszkolakom jak wygląda i działa tramwaj, co dzieje się z tramwajem, gdy po pracy zjeżdża do zajezdni, jak wygląda praca motorniczego i sam motorniczy, oraz jakie czynności przy tramwaju wykonuje pracownik stacji.

Trambusiowa trasa rozpoczyna się od pokazania dzieciom mieszkania Trambusia, które znajduje się w holu biurowca MPK – w tramwaju 105N. Dzieci mogą usiąść za pulpitem i zapoznać się z instrukcją obsługi tego historycznego wagonu. Mogą włączyć światła, wycieraczkę, użyć dzwonka. Gdy już nacieszą się pojazdem i zapozują do zdjęcia, Trambuś zabiera je do sali konferencyjnej, gdzie każde dziecko na czas wizyty w zajezdni zamienia



w mały tramwajek poprzez przyklejenie do kamizelki odblaskowej wylosowanego kwadratu z numerem linii. Tak oznakowane dzieci wjeżdżają za Trambusiem na teren zajezdni. Pierwszy przystanek na Trambusiowej Trasie to tramwaj typu NGT8, gdzie dzieci mają okazję zapoznać się z pracą motorniczego. Poznają jego umundurowanie, dowiadują się jakie cechy musi posiadać dobry motorniczy, o której musi wstać do pracy. Mają też okazję usiąść za pulpitem i porównać obsługę pojazdu starszego typu z nowoczesnym. Ci, którzy akurat nie siedzą za sterem, kasują Trambusiove bilety i zapoznają się ze znaczeniem piktogramów. Oglądają też filmiki edukacyjne na monitorze i uczą się zasad bezpiecznego korzystania z tramwaju: uświadamiają sobie jakie niebezpieczeństwo związane jest z nietrzymaniem się uchwytów podczas jazdy lub przebieganiem tuż przed nadjeżdżającym tramwajem. Trambus przypomina dzieciom, że zanim wsiądziemy do tramwaju to ustępujemy miejsca wysiadającym, a już będąc wewnątrz pojazdu ustępujemy miejsca starszym, nie krzyczymy, nie śmiejemy, nie rysujemy po szybach, itp. Każde dziecko dowiaduje się, że tramwaj ma pantograf i że w momencie gdy złączy się on z siecią to czerpie prąd, dzięki czemu może jechać. Ma też koła, które wymagają toczenia, oraz piasecznice w których przechowywany jest piasek służący do hamowania. Na kolejnych przystankach Trambusiowej Trasy dzieci mają okazję przekonać się jak piasek dostaje się do tramwaju i same ten piasek wytryskują ze specjalnego pistoletu. Oglądają też tramwaj od spodu i koła wyjęte spod tramwaju. Atrakcją,

która zachwyca wszystkie dzieciaki jest przejazd przez myjnię, w trakcie którego piskom nie ma końca. Niektórzy nawet przyklejając się do szyby podstawiają twarz, w miejsce gdzie pracują szczoty w nadziei, że poczną je na własnej skórze. Jeżeli dzieci nie są bardzo zmęczone serwowanymi atrakcjami, czeka je na koniec zadanie – już w sali konferencyjnej: odnalezienie ukry-

tych przedmiotów, które poznały na stacji: klucza do przekładania zwrotnic, tablic kierunkowych, kasownika, piktogramów, itp.

Dzieci są oczarowane Trambusiem – zaczęły już nawet pisać do niego pierwsze listy. Trambus otrzymał też wiele portretów namalowanych przez dzieci po wizycie w MPK.

Edukacja prowadzona przez Trambusia na jego specjalnej trasie ma za zadanie kształtowanie dobrych nawyków wśród społeczeństwa od najmłodszych lat, czyli od przedszkola, w myśl zasady „czym skorupka za młodu nasiąknie ...”. Edukacja ma służyć nie tylko poznaniu pracy osób obsługujących tramwaje i zrozumienie z jakimi sytuacjami motorniczy spotyka się podczas pracy, ale wzbudzenie ogólnego szacunku do tych zawodów. Ma też za zadanie wzbudzenie poszanowania pojazdów komunikacji miejskiej, wspólną odpowiedzialność za zachowanie w nich czystości, dbałość o wspólne mienie, przeciwdziałanie dewastacji, itp.

Serwowany program edukacyjny cieszy się coraz większą popularnością, o czym świadczą liczne prośby o zorganizowanie kolejnych wycieczek. Zgłoszeń jest tak dużo, że niebawem udział w Trambusiowej Trasie będzie nagrodą za dobrze zrealizowane zadanie. Jakże to zadanie? – na razie pozostaje niespodzianką.

Małgorzata Rzyczniak

PUCHAR POWRÓCIŁ DO ZAJEJDNI AUTOBUSOWEJ WOLA DUCHACKA

W sobotę 21 maja 2016 r drużyna Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka po raz szósty wzniosła w górę Puchar im. Piotra Pruchnickiego. W dziewięcioletniej historii turnieju nie mają sobie równych - aż sześć razy występowali w finale i tylko raz zostali pokonani. Tegoroczny tryumf ma z pewnością szczególny smak bo po pięcioletniej dominacji na trzy lata oddali puchar i trudno było im się z tym faktem pogodzić. Pokazali jednak charakter i po wspaniałej sportowej rywalizacji przy



Zwycięska drużyna z zajezdni autobusowej Wola Duchacka

dopingu publiczności, a z tym bywało różnie, zwyciężyli w finale i ponownie mogli świętować. Zanim jednak to się stało drużyny musiały rozegrać po pięć ciężkich meczów, a czołowa czwórka aż sześć.

Do udziału w turnieju zostało zaproszonych ponownie dziewięć zespołów które drogą losowania podzielono na dwie grupy po pięć drużyn. Rywalizacja w obu grupach była bardzo zacięta i nawet niepowodzenia nie odbierały zawodnikom chęci do gry. W grupie A walka o czołowe miejsca była bardzo wyrównana aż cztery drużyny do końca walczyły o lokaty premiowane grą w półfinale. Ostatecznie zwycięzcą grupy została powracająca po dwóch latach przerwy do rywalizacji o puchar drużyna PKP PLK pokonując w ostatnim swoim meczu grupowym dosłownie rzutem na taśmę drużynę Zajezdni Podgórze. Porażka ta sprawiła, że nawet pokonanie w ostatnim meczu niepokonanej drużyny Football Love nie zapewniła Podgórzu awansu i pozostała im walka o 7 lokatę. Jak wyrównana była to grupa najlepiej świadczy fakt, że zajmująca ostatnie miejsce drużyna PKS Jakub Węchtawice straciła mniej bramek niż zwycięzca grupy. Drugim półfinalistą została ekipa Football Love stosunkiem bramek dystansując drużynę Nowej Huty. W grupie

B spotkało się trzech zwycięzców turnieju tj. Wola Duchacka, Królówka i broniące pucharu Bieńczyce a stawkę uzupełniały zawsze groźny Płaszów i wielka niewiadoma czyli ZUE S.A.W pierwszych meczach najlepiej prezentowała się drużyna Woli odnosząc dwa zwycięstwa a wyniki pozostałych drużyn dawały im ciągle nadzieje na zajęcie premiowanej lokaty. Kolejne mecze wyłoniły dwie drużyny które zajęły czołowe miejsca a bezpośredni pojedynek Wola Duchacka - Bieńczyce był znakomitą reklamą piłki nożnej i jednym z najlepszych meczów w historii turnieju. Bieńczyce wygrywając zapewniły sobie pierwsze miejsce w grupie i dały wszystkim wyraźny sygnał, że interesuje ich trzecie z rzędu wygranie turnieju. Trzecie miejsce w grupie lepszym stosunkiem bramek wywalczył będący w kryzysie Płaszów na czwartym pozostawiając tryumfatora z 2013 roku drużynę Królówki. W półfinałach Wola Duchacka niespodziewanie łatwo ogrzała PKP PLK a Football Love po zaciętym meczu i serii rzutów karnych pozabawił Bieńczyce marzeń o trzeciej wygranej.

Rywalizacja o miejsca 7, 5 i 3 nie była przez drużyny zlekceważona - mecze były zacięte a zwycięzców wyłaniały dopiero konkursy rzutów karnych. Mecz finałowy trzymał w napięciu do końca i kiedy wydawało się, że dojdzie do konkursu karnych gola zdobyła drużyna Woli, a za moment ku radości kibiców drugiego i pewne było kto wygra. **PUCHAR POWRÓCIŁ NA WOLĘ.** Tegoroczny IX Turniej im. Piotra Pruchnickiego był wyjątkowy nie tylko dlatego, że jak ktoś zauważył sympatia kibiców była po stronie Woli Duchackiej. W końcu dało się odczuć, że uczestnicy rozumieją jaki jest nadrzędny cel naszego corocznego spotkania. W poprzednich latach dążenie do wygranej przestaniało idee zabijało ducha sportowej rywalizacji. Z pewnością nie był to turniej organizacyjnie doskonały. Był jednak o wiele bliższy spełnienia celu jaki założyli sobie przed dziewięcioma laty pomysłodawcy jego powstania. Czcij pamięć poprzez święto sportu, święto piłki nożnej, święto rywalizacji w duchu wzajemnego szacunku. Jeżeli w tym kierunku będzie zmierzać rywalizacja to z całą pewnością jeszcze wielokrotnie będziemy się spotykać, a po zakończeniu zmagani sportowych z utęsknieniem czekać na rok następny.

Janusz Więckowski

ROZGRYWKI LIGI MPK ODBYŁY SIĘ PO RAZ PIĄTY

W piątek, 17 czerwca pracownicy krakowskiego przewoźnika zakończyli kolejne rozgrywki Ligi MPK. To już piąta edycja piłkarskiej ligi MPK. Kierowcy, motorniczowie, mechanicy oraz inspektorzy ruchu swoje mecze rozpoczynali w piątki punktualnie o 16.15 na boisku TS Tramwaj przy ul. Praskiej 61a. W obecnym



Puchar i dyplom dla zwycięskiej drużyny wręczył Mariusz Szałkowski wiceprezes MPK S.A. w Krakowie

sezonie Ligi MPK występowało osiem drużyn reprezentujących zajezdnie tramwajowe Podgórze i Nowa Huta, zajezdnie autobusowe Wola Duchacka, Płaszów i Bieńczyce, Stację Obsługi Autobusów Wola Duchacka, Dział Zarządzania Ruchem oraz Związek Zawodowy Młodych Pracowników MPK.



Podczas meczów nie brakowało walki

TABELA KOŃCOWA SEZONU 2015/2016 :

1. Związek Zawodowy Młodych Pracowników MPK 14 38 71-10
2. Zajezdnia Tramwajowa Podgórze 14 34 82-22
3. Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce 14 27 80-44
4. Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka 14 25 71-34
5. Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka 14 15 25-61
6. Zajezdnia Autobusowa Płaszów 14 14 28-47
7. Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta 14 11 31-58
8. Nadzór Ruchu 14 0 7-125

Król Strzelców:

Damian Stolarski – 34 gole - Zajezdnia Tramwajowa Podgórze

Najlepszy bramkarz:

Łukasz Torba - Zajezdnia Tramwajowa Podgórze

Drużyna Fair Play:

Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta

Najwięcej punktów i pierwsze miejsce w Lidze zdobył drużyna Związek Zawodowy Młodych Pracowników MPK.

Przypomnijmy. Pierwsza edycja rozgrywek Ligi MPK odbyła się w 2011 roku. Obecnie w Lidze MPK bierze udział osiem zespołów. Wszyscy zawodnicy to pracownicy krakowskiego przewoźnika.

Szczegółowe informacje o rozgrywkach piłkarskich organizowanych przez pracowników MPK SA, w tym aktualne wyniki są dostępne na stronie: www.facebook.com/ligampkkrakow

Marek Gancarczyk

CZŁONKOWIE UITP DYSKUTOWALI W KRAKOWIE O TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Przez dwa dni, 9-10 maja Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie gościło członków Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP), którzy na co dzień pracują w przedsiębiorstwach komunikacyjnych w różnych krajach Europy. Do Krakowa przyjechali z Belgii, Niemiec, Szwajcarii, Włoch, Słowacji i Słowenii. Najważniejszym tematem spotkania była kwestia rozwiązań komunikacyjnych w aglomeracjach, w tym integracja dużych miast z leżącymi w pobliżu mniejszymi gminami.

Podczas pierwszego dnia spotkania uczestnicy mieli okazję poznać krakowskie rozwiązania komunikacyjne w całej aglomeracji. O zrealizowanych i planowanych w przyszłości inwestycjach w Krakowie mówił m.in. Tadeusz Trzmiel, I Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa. Zwrócił on uwagę m.in. na zakupy nowoczesnego, przyjaznego dla środowiska taboru tramwajowego i autobusowego, a także na integrację transportu miejskiego z transportem kolejowym.

Przedstawiciele UITP dzielili się swoimi doświadczeniami w zakresie wprowadzania innowacyjnych rozwiązań w swoich miastach. Damian Kregar z Ljubljany zaprezentował autobusowe połączenia stolicy Słowenii z podmiejskimi gminami oraz udogodnienia w zakresie zakupu biletu. Zwrócił także uwagę na troskę władz tego miasta o zwiększanie liczby ulic dostępnych tylko dla pieszych.

Spotkanie zakończyło się dyskusją poświęconą m.in. dobrym praktykom w transporcie publicznym. Uczest-

nicy zwrócili uwagę m.in. na problem organizacji transportu dla mieszkańców z ich domów do najbliższej stacji, z której odjeżdżają pojazdy komunikacji miejskiej. W trakcie dyskusji zostały także przedstawione innowacyjne rozwiązania, które być może w przyszłości staną się elementem transportu zbiorowego, jak np. ekologiczne samochody bez kierowców, które będą wozić mieszkańców. Wszyscy uczestnicy spotkania zgodzili się jednak, że trzeba się przede wszystkim koncentrować na rozwiązaniach na najbliższe lata.

- Nie wiemy jak zmienią się warunki i podejście do transportu za 50 lat. Trudno więc już dzisiaj robić założenia jak ta komunikacja powinna wtedy wyglądać – mówił Stephan Rolfes z niemieckiego Osnabrück.

Przedstawiciele UITP mieli też okazję zobaczyć najnowsze krakowskie tramwaje. Zwiedzili także zajezdnię tramwajową Podgórze, gdzie zobaczyli jak wygląda mycie pojazdów oraz miejsca gdzie są przeglądane i naprawiane krakowskie wagony.

Drugiego dnia, 10 maja wszyscy uczestnicy spotkania wzięli udział w przejeździe po zrealizowanych w ostatnich latach inwestycjach tramwajowych. Bardzo pozytywnie został przez nich oceniony zarówno tunel tramwajowy z którego bardzo łatwo pasażerowie mogą się dostać na Dworzec Główny PKP oraz nowa estakada tramwajowa, na której została przygotowana ścieżka rowerowa.

Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (UITP) jest ogólnoswiatową organizacją zrzeszającą firmy przewozowe, instytucje i ośrodki naukowe działające w sek-

torze transportu zbiorowego w niemal 100 krajach świata. Misją UITP jest promocja transportu publicznego, a także dzielenie się doświadczeniem i wiedzą w zakresie organizacji publicznego transportu, w tym także wspieranie innowacyjnych rozwiązań. Siedzibą organizacji jest Bruksela.

Marek Gancarczyk



Członkowie UITP zwiedzili stację obsługi tramwajów Podgórze

KAZIMIERZ KORABIŃSKI - PRACOWNIK MPK S.A. ODZNACZONY KRZYŻEM OFICERSKIM ODRODZENIA POLSKI



Marek Gancarczyk: Brał Pan udział w wielu akcjach i protestach w latach 70-tych i 80-tych XX wieku. Skąd u Pana taka determinacja, aby tak się zaangażować?

Kazimierz Korabiński: W 1976 roku byłem w Anglii. Aby tam pojechać mój ojciec musiał zastawić dom. Gdybym nie wrócił to ówczesna władza ten dom by mu zabrała. W Anglii zobaczyłem inny świat. Byłem tam trzy miesiące, podczas których miałem okazję poznać warunki pracy w kopalniach, poznałem związki zawodowe. Doskonale wiedziałem jak wygląda praca w polskich kopalniach, więc miałem porównanie. Olbrzymie wrażenie zrobiła na mnie przede wszystkim czystość w angielskich kopalniach. Gdy wróciłem do Polski i opowiadałem swoim kolegom jak tam jest, nikt mi nie wierzył.

MG: Czyli to wyjazd do Anglii i możliwość zobaczenia innego świata wpłynął na Pana postawę?

KK: Ten wyjazd na pewno miał wpływ na moje życie. Jednak już wcześniej miałem przygodę, która dała mi sporo do myślenia. W 1968 roku, gdy wyjeżdżałem po pracy z kopalni, okazało się, że trwa wiec i kopalnia jest zamknięta. Ja byłem wtedy umówiony z dziewczyną, która na mnie czekała. Próbowałem więc mimo zakazu wydostać się z terenu kopalni. Nie udało mi się. Złapali mnie porządkowi i musiałem wrócić. Wtedy po raz pierwszy miałem poczucie, że w tej Polsce jest nie tak jak powinno.

MG: Wierzył Pan w tamtych latach, że system komunistyczny może upaść?

KK: Powiem szczerze – nie wierzyłem, że to jest możliwe. No może pod koniec lat 80-tych, kiedy tych protestujących było więcej. Mimo jednak braku wiary w zmianę systemu, nigdy się nie poddałem.

MG: Pana najgorsze wspomnienie z tamtego okresu?

KK: Przyłożenie pistoletu do głowy przez funkcjonariusza SB w Oświęcimiu. Było to w 1988 roku, kiedy pojechałem do obozu koncentracyjnego Auschwitz i złożyłem pod ścianą śmierci kwiaty ozdobione szarfą z napisem „Solidarność- Wolność-Niepodległość” i wystawiłem transparent „Love Solidarność” w obecności laureatów Pokojowej Nagrody Nobla.

MG: To na pewno były trudne czasy. Zawiódł się Pan na wielu ludziach?

KK: Wtedy ufałem ludziom, z którymi współpracowałem i których znałem. Dopiero później się dowiedziałem, że były osoby, które na mnie donosiły, a przy mnie udawały dobrych kolegów. Z drugiej strony były też osoby, które zachowywały się wspaniale.

MG: Co dla Pana znaczy to odznaczenie, które Pan otrzymał?

KK: Poczuję się silniejszy. Podniosło mnie to na duchu. Poczuję się też doceniony za to co robiłem. Przyznaniem mi tego odznaczenia byłem bardzo zaskoczony. W ogóle się tego nie spodziewałem.

MG: Czy dzisiaj ma Pan jeszcze o co walczyć?

KK: Tak – o sprawiedliwość. O to, żeby osoby, które w czasach komuny krzywdziły innych ludzi poniosły konsekwencje. Nie chodzi mi jednak o to, aby ich zamykano w więzieniu. Chodzi tylko o wyroki, które potwierdzałyby ich winę.

MG: Dziękuję za rozmowę.

Kazimierz Korabiński – pracownik Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Odznaczenie odebrał 7 kwietnia 2016 roku. Krzysztof Korabiński w latach 80-tych XX wieku działał w podziemnych strukturach Solidarności. Był też założycielem Związkowej Niezależnej Oficyny Wydawniczej. Uczestniczył w wielu demonstracjach i manifestacjach rocznicowych w Krakowie, Katowicach i Warszawie. W latach 80-tych XX wieku był inwigilowany przez Służbę Bezpieczeństwa, Milicję i tajnych współpracowników SB. Ma status osoby pokrzywdzonej. Od 2008 roku pracuje w MPK SA na stanowisku portiera.

PRZYJAZNA DLA DZIECI SZKOŁA PODSTAWOWA NR 65

Szkoła Podstawowa nr 65, z oddziałami przedszkolnymi jest położona daleko od ruchliwej ulicy. Jej środowisko nie jest skażone wpływami grup patologicznych, jest bezpieczne i przyjazne dla ucznia. Kameralność i rodzinna atmosfera pozwalają na podanie pomocnej dłoni każdemu.

W szkole jest zatrudniony pedagog, logopeda, nauczyciel prowadzący terapię pedagogiczną i neurologopeda.

Placówka zapewnia naukę na jedną zmianę, co umożliwia uczniom efektywne uczenie się i pozwala na wykorzystanie czasu popołudniowego na rozwijanie swoich pasji. W ramach zajęć proponuje aktywne spędzanie czasu m.in. w ogródku jordanowskim, gry i zabawy sportowe w ogrodzie szkolnym jak i na sali gimnastycznej, zajęcia w pracowni komputerowej. Dla tych, którzy wolą spędzać czas poszerzając swoją wiedzę proponuje „rozrywki intelektualne”, gry logiczne, quizy. Znajdzie się również coś dla artystycznych dusz m.in. zajęcia plastyczne, teatralne, muzyczne. Nie zabraknie także czasu na odrobienie zadań domowych i objaśnienie tego, co niezrozumiałe. Posiada bogatą ofertę kółek zainteresowań.

Szkoła posiada bardzo bogate zaplecze dydaktyczne. W każdej sali lekcyjnej znajduje się tablica interaktywna, posiadamy nowoczesną pracownię komputerową z dostępem do Internetu, nowoczesną pracownię językową, bibliotekę i czytelnikę, dobrze wyposażoną salę gimnastyczną z pełnym zapleczem sanitarnym i toaletą dla osób niepełnosprawnych, pełnowymiarowe trawiaste boisko do piłki nożnej, boisko do koszykówki i siatkówki, które jest aktywnie wykorzystywane m.in. podczas przerw, ogród szkolny z atestowanym placem zabaw m.in. huśtawki, zjeżdżalnia, piaskownica, tor przeszkód.

W Szkole Podstawowej nr 65 mieszczącej się przy ulicy Golikówka 52 podejmowane są różne działania. Mają

one na celu umożliwienie uczniom poszerzanie swoich zainteresowań oraz rozwijanie różnych umiejętności niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania w społeczeństwie.

Szkoła przygotowuje spotkania z przedstawicielami różnych kultur w ramach warsztatów językowych. Są to spotkania z osobami różnych narodowości. Placówka pozwala swoim uczniom na wykazywanie się inicjatywą w wielu dziedzinach. Na terenie szkoły organizowane są projekty, które mają zasięg międzyszkolny. Są to m.in. spotkania uczniów podgórskich szkół podstawowych tzw. debaty. Odbywają się one już 14 lat. Debaty mają miejsce każdego roku szkolnego na przełomie maja i czerwca. Podczas wspólnych rozmów i prezentacji podejmowane są różne tematy obejmujące różnorodne dziedziny takie jak np. historia, społeczeństwo, kultura, bezpieczeństwo, sztuka, kulinaria itp. Dzięki temu uczniowie mają możliwość poszerzania swojej wiedzy, uczenia się komunikacji międzyludzkiej oraz prezentowania efektów swoich przemyśleń.

Innym przedsięwzięciem jest organizacja Międzyszkolnego Konkursu Piosenki Angielskiej. Jego założeniem jest obcowanie dzieci z językiem obcym oraz możliwość zaprezentowania swoich talentów wokalnych przed publicznością. Konkurs odbywa się każdego roku na przełomie października i listopada.

Szkoła podejmuje również innowacyjne działania pozwalające rozwijać się uczniom. Jest to m.in. nowy projekt „Słowo, muzyka, taniec, śpiew, czyli przegląd twórczości polsko – angielskiej”. Ma on również zasięg międzyszkolny

Organizowane są dodatkowe zajęcia dla uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi: rewalidacja, zajęcia wyrównawcze, korekcyjno-kompensacyjne, logopedyczne, terapeutyczne.

Uczniowie biorą udział w różnych warsztatach odbywających się na terenie szkoły, są to m.in. zajęcia „Moja wymarzona książka” dla uczniów klas II-III, warsztaty teatralne dla uczniów klas IV-VI „Kochamy Szekspira” oraz warsztaty dziennikarskie. Podczas ich trwania uczniowie stają się pisarzami, ilustratorami książki, scenarzystami, scenografami i aktorami danej sztuki oraz dziennikarzami. Przy pomocy „fachowców” przygotowują projekt książki, scenariusz przedstawienia, scenografię, stroje oraz swoją gazetę. Ich książka oraz gazeta zostaje wyda-



na i każdy z uczestników warsztatów otrzymuje swój egzemplarz podpisany jego imieniem i nazwiskiem jako autora. Warsztaty teatralne kończą się wcieleniem uczniów w aktorów i wystawieniem swojej sztuki na deskach Teatru Ludowego.

Szkoła promuje także zdrowe jedzenie angażując się w projekt „Zdrowe jedzenie w mojej szkole i na moim stole”.

Szkoła została także zakwalifikowana do projektu „Szczypiornista szkoła”, czyli „Szczypiorniaki”. Na jej terenie odbywają się zajęcia sportowe z piłki ręcznej dla uczniów klas I-VI. Dzięki temu uczniowie mogą rozwijać również swoje talenty sportowe. W ramach tego projektu uczestniczą w różnych zawodach i poznają „sportowy świat”, który ich otacza.

W ramach warsztatów językowych organizowane są spotkania z obcokrajowcami, podczas których uczniowie mogą obcować z językiem obcym i udoskonalać swoje umiejętności w porozumiewaniu się. Szkołę odwiedzili już m.in. obywatele Iranu, Mongolii oraz Rosji.

Oprócz tych przykładowych działań placówka stawia sobie inne, różne wyzwania, dzięki którym uczniowie mają możliwość szerokiego rozwoju. Bierzymy udział w konkursach kuratorskich, recytatorskich, czytelniczych, przeglądach teatralnych, warsztatach i projektach organizowanych przez różne instytucje. Organizuje także różne, podobne przedsięwzięcia na terenie szkoły.

Wszystkie podejmowane przez szkołę działania uczą dzieci samodzielności, pewności siebie, lepszego rozumienia świata, współdziałania z innymi oraz pozwalają im na rozwój w różnych kierunkach.

Placówka posiada certyfikaty: Szkoły Promującej Zdrowie, Szkoły Przyjaznej Uczniom, Szkoły z Klasą. Aktywnie uczestniczy w programach Szkoła bez przemocy, Owoce w szkole, Szklanka mleka, Ratujemy i uczymy ratować, Aktywnie po zdrowie, Trzymaj formę, Matematyka Innego Wymiaru, Samorządy mają głos oraz akcjach charytatywnych: WOŚP, Gwiazdka dla zwierzaków, Góra grosza oraz innych działaniach.

Na terenie szkoły powstaje pierwsze w Krakowie modułowe przedszkole. „Otworzy ono swoje drzwi” dla naszych najmłodszych uczniów już 1 września 2016 roku. W oddziałach przedszkolnych szkoła zapewnia bezpłatną naukę języka angielskiego.

Paulina Bugajska-Bialik

Fot. Dagmara Czyż, Karolina Gruszka,



KALENDARIUM

05.04.2016 r.

W autobusie linii nr 158 padły strzały do pasażera, sprawcy zbiegli a pasażer odmówił pomocy medycznej. Sprawcy dogonili autobus kilka przystanków dalej i ostrzelali z zewnątrz – rozbijając szybę, na miejsce wezwano radiowóz policji

16.04.2016 r.

Transport wielkiego dźwigu zablokował skutecznie ruch na ul. Bardosa. Wczesnym rankiem o 4.10, ruch był zablokowany przez 40 minut.

20.05.2016 r.

Z powodu podejrzanej paczki leżącej na przystanku Airport – autobusy były zawracane przed wjazdem na teren lotniska.

01.06.2016 r.

Pobicie kierowcy linii nr 168

03.06.2016 r.

Podejrzana walizka zablokowała ul. Kościuszkowców – akcja Policji.

06.06.2016 r.

Kierowca linii nr 133 poinformował, że w autobusie jest chłopiec, który się zgubił – natychmiast wezwano policję.

09.06.2016 r.

O godzinie 17.45 torowisko na ulicy Basztowej zostało zablokowane przez siedzącego na jezdni mężczyznę. 10 minut później po interwencji Policji wznowiono ruch tramwajowy.

17.06.2016 r.

Zablokowany ruch tramwajowy na ul. dr. Twardego – akcja straży pożarnej - pożar altany w pobliżu torowiska.

17.06.2016 r.

Trzy razy przewrócone drzewa zablokowały przejazd autobusów

Mateusz Trzeciak, Krzysztof Budolak

BUDOWA OKRĘGOWEJ STACJI KONTROLI POJAZDÓW (OSKP) W MPK S.A. W KRAKOWIE

Od wielu lat eksploatowane w naszym przedsiębiorstwie autobusy, zgodnie z wymogami prawa o ruchu drogowym poddawane są okresowym badaniom technicznym.

Czynności te wykonywano do niedawna w dwu Podstawowych Stacjach Kontroli Pojazdów działających na terenie Stacji Obsługi autobusów w Bieńczykach oraz w Stacji Obsługi autobusów Wola Duchacka.

W ostatnich latach zmieniły się wymogi prawa dotyczące uprawnień Stacji Kontroli Pojazdów w naszym kraju. Od 01.01.2016 prawo dopuszcza wykonywanie okresowych przeglądów technicznych autobusów tylko i wyłącznie w Okręgowych Stacjach Kontroli Pojazdów.

Wystąpiła więc konieczność poszerzenia uprawnień dotychczas działających Podstawowych SKP.

Warunki lokalowe i lokalizacja tych SKP nie spełniały jednak zapisanych w ustawie wymagań i stało się konieczne wybudowanie nowego obiektu OSKP. Aby udostępnić klientowi zewnętrznemu możliwość korzystania z tej stacji należało też zlokalizować ją w dogodnym miejscu.

Kilka lat wcześniej została zlikwidowana tzw. zewnętrzna stacja paliw przy ul. Walerego Sławka. Teren po niej wymagał wymiany gruntu i uporządkowania.



Połączono te dwie konieczności w całość i wybrano tę lokalizację na miejsce budowy nowej OSKP. Prace budowlane rozpoczęto w roku 2014 a zakończono w roku 2016.

Po dokonanych procesach odbiorczych OSKP rozpoczęła swą pracę dnia 29 lutego 2016 roku.

Stacja posiada dwa kanały diagnostyczne. Jeden do badania pojazdów do 3,5 t., a drugi przeznaczony jest dla pojazdów do i powyżej 3,5 t. Dzięki temu obsługa klientów przebiega szybko i sprawnie. Jednocześnie badaniu mogą być poddawane dwa pojazdy. Wyposażenie stacji i wyszkoleni diagnostyci gwarantują naszym klientom fachowe przeprowadzenie diagnozy technicznej pojazdu.

Usługi przeglądów technicznych wszystkich pojazdów OSKP wykonuje w oparciu o cennik opłat wg Rozporządzenia Ministra Infrastruktury (Dziennik Ustaw nr 223 z dnia 14.10.2004r., poz. 2261 wraz z późniejszymi zmianami). Cennik obowiązuje od 29.10.2004 r.

Kontakt telefoniczny z OSKP jest możliwy z wykorzystaniem numerów;

+48 12 254 15 55 lub

+48 12 254 15 50

Zbigniew Nowak



AKCJA „BEZPIECZNY POWRÓT” W NOCNYCH TRAMWAJACH I AUTOBUSACH

Od stycznia do maja 2016 roku MPK S.A. i Straż Miejska przeprowadzili osiem akcji „Bezpieczny Powrót”. Wspólne patrole rozpoczynały się o godzinie 20.00 i trwały do godz. 4.00. W tym czasie były kontrolowane nocne linie tramwajowe i autobusowe. Przypomnijmy. Akcja „Bezpieczny powrót” organizowana jest od 2007 roku. W akcji biorą udział inspektorzy ruchu MPK S.A., którzy jadą w pojeździe i mają za zadanie obserwować zachowanie pasażerów. W momencie, kiedy dochodzi do popełnienia wykroczenia np. spożywania alkoholu, dewastacji lub zaśmiecania, inspektor dzwoni do przydzielonego patrolu Straży Miejskiej i zgłasza to. Straż Miejska podejmuje interwencję na najbliższym przystanku w stosunku do osób wskazanych przez inspektora. Interwencja może zakończyć się pouczeniem, mandatem



lub skierowaniem wniosku do sądu (zabezpieczony jest monitoring z pojazdu).

Sławomir Górniewicz

DNI ZIEMI – MPK S.A. ZAPREZENTOWAŁO AUTOBUS HYBRYDOWY I ZAWIESIŁO BUDKI LĘGOWE

Krakowski przewoźnik w ramach tegorocznych obchodów Dni Ziemi prezentował autobus hybrydowy i informował mieszkańców o planowanych inwestycjach związanych z zakupami ekologicznego taboru.

Dodatkowo pracownicy MPK S.A. zamocowali 20 budek lęgowych dla ptaków. Wieszanie budek odbyło się 22 kwietnia (piątek) o godzinie 11.00 na al. 3 Maja, wzdłuż linii tramwajowej do Cichego Kącika. Na jednym z drzew została zawieszona budka, na której podpisali



się krakowscy dziennikarze obecni na al. 3 Maja. W wydarzeniu wziął udział Waldemar Domański, założyciel i szef Asocjacji Promotorów Radosnego Ptaka, który już od kilku lat podejmuje działania dotyczące zwiększenia liczebności m.in. wróbli i sikorek w Krakowie.

Tegoroczna edycja Dni Ziemi odbywała się pod hasłem „Z energią zmienimy źródła” i poświęcona będzie promocji odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej. W krakowskie obchody zaangażowane były szkoły, placówki oświatowe, organizacje pozarządowe. W ciągu dwóch kwietniowych tygodni organizowane były różnorodne akcje m.in. zbiórki surowców wtórnych, sprzątanie terenów zielonych, sadzenie drzew i krzewów, wycieczki ekologiczne m.in. do oczyszczalni ścieków, na wysypisko Barycz, warsztaty ekologiczne, gry i zabawy, ekospacery, a także rajdy rowerowe. W Krakowie Dni Ziemi tradycyjnie połączone były z Krakowską Wystawą Ekologiczną. W alei Róż mieszkańcy mogli poznać działania proekologiczne jednostek miejskich m.in. Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Kraków już od siedemnastu lat uczestniczy w obchodach Dni Ziemi.

Marek Gancarczyk

„WEŻŹE SIĘ PRZESUŃ” I ZOSTAŃ BOHATEREM

Na ekranach monitorów w ok. 250 autobusach i 60 tramwajach MPK S.A. w Krakowie są wyświetlane dwa spoty promujące kulturalne i życzliwe zachowania w komunikacji miejskiej. Pierwszy z nich dotyczy blokowania przez pasażerów drzwi w tramach i autobusach, gdy wewnątrz pojazdu zostaje dużo miejsca. Spot „Weźże się przesunąć” przypomina wszystkim, jak ważne jest odpowiednie zajęcie miejsca w pojeździe, tak aby nie stwarzać problemów pozostałym wsiadającym lub wysiadającym. Spot zwraca również uwagę na to, aby zdejmować z ramion duże plecaki, które często powodują dyskomfort podróży dla innych pasażerów.

Drugi spot po raz kolejny przypomina o życzliwym zachowaniu w stosunku do osób starszych, niepełno-

sprawnych, kobiet w ciąży i rodziców podróżujących z małymi dziećmi. Zdarza się, że mimo zajmowania miejsca uprzywilejowanego, specjalnie oznakowanego, niektóre osoby nie ustępują miejsca tym, którzy tego potrzebują. Dlatego nowy spot „Bo jeden bohater, to za mało” po raz kolejny apeluje o życzliwość. Każdy z nas może zostać takim bohaterem, jednocześnie pomagając pasażerom, którym jest trudniej podróżować komunikacją miejską.

Obecnie prezentowane spoty są kontynuacją akcji, podczas której apelowaliśmy o unikanie głośnych i intymnych rozmów w tramwajach i autobusach. Wtedy w tramwajach i autobusach prezentowany był spot „Weźże gadaj ciszej”.

Marek Gancarczyk

PLATFORMY DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH W TRAMWAJACH NGT6

MPK S.A. rozpoczęło montaż platform dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach. Platformy montowane są w wagonach NGT6. Obecnie po ulicach Krakowa kursują już trzy takie tramwaje. Jeszcze w tym roku to udogodnienie dla osób poruszających się na wózkach MPK SA planuje zamontować w kolejnych 16

wagonach. Fakt pojawienia się platform w tym tramwajach doceniły już osoby niepełnosprawne.

Przypomnijmy, że platformy dla osób niepełnosprawnych są zamontowane w niemal wszystkich autobusach i w 36 wagonach „Krakowiak”.

Marek Gancarczyk

STRAŻACY MPK ĆWICZYLI SWOJĄ SPRAWNOŚĆ

W piątek, 20 maja 2016 roku sześć drużyn Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie rywalizowało na boisku DTS Tramwaj w zawodach sportowo-pożarniczych. Zespoły reprezentowały dwie stacje obsługi tramwajów (Podgórze i Nowa Huta), trzy stacje obsługi autobusów (Wola Duchacka, Bieńczyce i Płaszów) oraz Stację Obsługi i Remontów.

Zawody miały na celu sprawdzenie posiadanego sprzętu gaśniczego oraz sprawności strażaków. Zwyciężyła w nich drużyna ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Drugie miejsce zajęli strażacy ze Stacji Obsługi i

Remontów, zaś trzecie miejsce zajęła drużyna strażaków ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Każda z drużyn rywalizowała w dwóch konkurencjach: tzw. bojówce oraz ćwiczeniach technicznych. Pierwsza konkurencja polegała na tym, że sześciu zawodników z każdej z drużyn musiało przebiec jak najszybciej wyznaczoną trasę, na której były ustawione przeszkody. Druga z konkurencji była trudniejsza. Wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez zawodników strażackich węży. Następnie zawodnicy z każdej drużyny musieli strumieniem wody strącić trzy puszki oraz obrócić specjalną tarczę.

Marek Gancarczyk



SAN H01B *Seria: Krakowskie autobusy*

Pierwsze autobusy San H01 dotarły do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie w październiku 1958 roku. Niewielka ilość bo zaledwie 4 sztuki dołączone zostały do „planowej” dostawy węgierskich Ikarusów. Wszystkie Sany zostały skierowane do obsługi linii 114 bis kursującej na trasie Dworzec – ul. Twardowskiego utworzonej dla wzmocnienia linii 114. Kolejna dostawa sanockich autobusów miała miejsce w kwietniu następnego roku zasilając istniejące linie autobusowe. W ciągu 1959 i 1960 roku ilość pojazdów tej marki wzrosła do 68 sztuk stanowiąc 50% posiadanego taboru. Autobusy były kierowane na niemal wszystkie linie obsługiwane przez MPK choć w pierwszej kolejności spotkać je można było na linii pospiesznej A na której kursowały Karosy bowiem te z braku dostaw części po krótkim okresie eksploatacji musiały zostać wycofane z ruchu. Pierwsze publicznie przedstawiane oznaki zużycia pojazdów San pojawiły się na początku 1961 roku. Ujawniono wówczas, że w większości pojazdów psują się hamulce, a dostawy części zamiennych nie zaspokajają niepokojąco dużych potrzeb. Problem części zamiennych nie dotyczył wyłącznie Sanów, ale z uwagi na ich niewielki wiek i przebieg ilość awarii była niezwykle duża. Spośród blisko 90 pojazdów marki San 30 oczekiwało większych i mniejszych napraw służąc swym wyposażeniem innym pojazdom tego samego typu jako magazyn części. Mimo to sprawiedliwi i prawi plan gospodarki nakazowo rozdzielał kolejne dostawy nowych autobusów produkowanych w Sanoku do Krakowa. W 1961 roku dostarczono do Krakowa kolejnych 21 Sanów H01, a w kolejnym roku 22 sztuki co sprawiło, że w 1962 roku MPK w Krakowie posiadało 111 Sanów. W tym czasie wiele spośród posiadanych pojazdów poddanych zostało remontom i przebudowom. Wzmacniano podłogi, główne węzły a pojazdom po kolizjach zmieniano wygląd poprzez montaż nowych ścian przednich pochodzących od zmodernizowanych wersji tego samego autobusu – Sanów H25.

Latem 1963 roku władze MPK wraz z przedstawicielami miasta wystosowały do Ministerstwa Gospodarki Komunalnej prośbę o zgodę na wycofanie z ruchu autobusów San z uwagi na ich stan techniczny i liczne awarie zagrażające zdrowiu i życiu pasażerów. W sierpniu tego samego roku poinformowano mieszkańców, że MPK w Krakowie przestało być klientem sanockiej fabryki, a w miejsce Sanów Kraków otrzymywało ma nowe pojazdy, których montaż właśnie rozpoczęto w fabryce w Jelczu.

W czerwcu 1965 roku Ministerstwo po licznych prośbach wyraziło zgodę na wycofanie z eksploatacji w Krakowie autobusów marki San i skierowanie ich do ruchu w innych miastach. Ostatni zjechał z ulic Krakowa w listopadzie 1965 roku.

San H01 był bodaj najkrócej eksploatowanym autobusem w krakowskiej komunikacji. Z całą pewnością na jego krótką żywotność miało wpływ wprowadzenie do produkcji nie do końca sprawdzonego rozwiązania technicznego oraz brak odpowiedniej ochrony antykorozyjnej a także warunki od jego producentów niezależne.

Odbudowany San H01B nr 86 jest jedynym zachowanym autobusem tego typu.

Dane techniczne:

Producent: Sanocka Fabryka Autobusów

Lata budowy: 1957-1961

Silnik: S42

Skrzynia biegów: Star 21 (manual, 5 biegowa)

Długość: 9.320 mm

Szerokość: 2.500 mm

Wysokość: 2.750 mm

Masa: 5.400 kg

Miejsc siedzących: 34

Miejsc stojących: 16



Solaris New Urbino 12 *Seria: Krakowskie autobusy*

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 wnętrza. Do dyspozycji kierowców oddana zostanie bardziej ergonomiczna kabina, którą dzięki wyżej umiejscowionemu fotelowi zapewnia prowadzącemu pojazd lepszą widoczność. Pasażerowie nie będą mieli problemu z rozpoznaniem nowych Solarisów, ponieważ ich design znacznie różni się od poprzedniej wersji. Nowoczesny i wyrazisty wygląd Urbino w nowej odsłonie został nagrodzony między innymi w prestiżowym niemieckim konkursie iF Design Award. Miła niespodzianka czeka na użytkowników urządzeń mobilnych korzystających z komunikacji miejskiej. Na pokładzie każdego z autobusów zamontowane zostaną bowiem trzy porty/ladowarki 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.

Nowe autobusy mają trwalszą, lżejszą oraz bardziej dopracowaną pod względem designu oraz innych możliwości konstrukcję w porównaniu z modelami poprzedniej generacji. Zredukowany został również poziom hałasu oraz poziom wibracji w całym pojeździe. Cały autobus został oświetlony w technologii LED. Zwiększona została również liczba siedzeń dostępnych z niskiej podłogi - 16 siedzeń (wraz z pozostałymi ponad 30). Nowością w nowych autobusach jest zastosowanie "światła pośredniego", które ułatwi kierowcy jazdę po zmierzchu. W autobusach zamontowano również kontrolę trakcji oraz ESP w celu bezpieczniejszego prowadzenia pojazdu w zakrętach. Obniżono wysokość szyby przedniej, a kabina kierowcy została podniesiona o 50 mm (dzięki czemu kierowca posiada większe pole widzenia w trakcie jazdy).

Dane techniczne:

Producent: Solaris

Lata budowy: od 2015

Silnik: DAF-PACCAR MX-1 - 210kW (285KM)

Skrzynia biegów: VOITH DIWA 6

Długość: 12.000 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.150 mm

Masa: 18.000 kg

Miejsc siedzących: 31

Miejsc stojących: 54+1



San H01B *Seria: Krakowskie autobusy*



Solaris New Urbino 12 *Seria: Krakowskie autobusy*

