

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (65) 2017
wrzesień



Kraków liderem elektromobilności

Bezpieczna jazda komunikacją miejską

W środku mapa komunikacji miejskiej

Zbierz kolekcję kart z krakowskimi pojazdami – w tym numerze kolejna karta z autobusami

SENIORZY ZWIEDZILI ZAJEZDNIĘ TRAMWAJOWĄ PODGÓRZE



Seniorzy, którzy w niedzielę, 15 października odwiedzili zajezdnię tramwajową Podgórze przy ul. J. Brożka 3 na pewno tego nie żałowali. Miejskie Przedsiębiorstwo Ko-

munikacyjne S.A. i Miasto Kraków przygotowało dla nich mnóstwo atrakcji. Jedną z nich był tort, którego krojenie rozpoczął Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.

KRAKÓW STAWIA NA AUTOBUSY ELEKTRYCZNE

P przed prezentacją 20 nowych autobusów elektrycznych, która odbyła się 9 sierpnia 2017 roku, postanowiliśmy sprawdzić jak na tle innych miast w Europie prezentuje się Kraków pod względem liczby pojazdów napędzanych energią elektryczną. Okazało się, że stolica Małopolski ma najwięcej w kraju bezemisyjnych autobusów, bo aż 26. Co więcej w Europie ustępujemy tylko czterem miastom. Więcej autobusów elektrycznych ma Londyn – 51 sztuk, Eindhoven – 43, Schiphol (lotnisko w Amsterdamie) – 35 sztuk i słowackie Koszyce – 30 sztuk.

Te dane potwierdzają, że Kraków dużo zrobił, aby stać się liderem w zakresie elektromobilności w Polsce. Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie potwierdził już plany zakupu kolejnych autobusów elektrycznych w liczbie 161. Jak łatwo policzyć, gdyby się te zamierzenia udało zrealizować w 100 proc. to co trzecie krakowski autobus będzie pojazdem napędzanym energią elektryczną.

Nie wystarczy jednak wydać pieniędzy na nowe autobusy, aby cieszyć się z ekologicznego transportu. Trzeba także zadbać o to, aby miały się one gdzie naładować. To właśnie dlatego, wraz z oddaniem 20 pojazdów do użytku została także przekazana stacja ładowania typu plug-in składająca się z 28 stanowisk. MPK S.A. zleciło już także budowę sześciu kolejnych stanowisk do ładowania baterii przez pantograf, zlokalizowanych w różnych punktach miasta, które na początku 2018 roku będą gotowe.

Jeżeli dodamy do tego zakup autobusów z silnikami Euro 6, które zastępują pojazdy starszego typu to otrzymamy obraz krakowskiego taboru, który staje się najnowszym i najnowocześniejszym taboru w Polsce.

Cóż jednak znaczy nawet najnowocześniejszy tabor bez prowadzących, którzy każdego dnia odpowiadają za przewożenie setek tysięcy krakowian i turystów. Oni także muszą systematycznie dbać o swoją wiedzę i ćwiczyć umiejętności. Okazją to tego była m.in. kolejna już edycja konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”.

O tym wszystkim przeczytacie w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”.

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: Nowy, przegubowy autobus elektryczny/
Tomasz Bielecki

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

Łamanie i druk: Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o.,
ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Seniorzy zwiedzili Zajezdnię Tramwajową Podgórze	2
20 niskopodłogowych autobusów elektrycznych dla mieszkańców Krakowa <i>Lilianna Jakiel, Mateusz Figaszewski</i>	5
Kraków liderem elektromobilności w Polsce – kalendarium <i>Marek Gancarczyk</i>	8
MPK S.A. buduje stacje do ładowania baterii autobusów elektrycznych <i>Danuta Walas</i>	10
MPK S.A. zakupiło radiowozy hybrydowe <i>Maciej Machniewicz</i>	11
Nowe automaty w pojazdach MPK <i>Grzegorz Bochenek</i>	12
Ostatnie kursy autobusów Scania Castrosua i Scania Omni City <i>Marek Gancarczyk</i>	13
Dekada bez autobusów Ikarus <i>Jacek Kołodziej</i>	15
10 lat Tele-Busa <i>Adrian Obuchowicz</i>	16
Jelcz M11 znów wozi pasażerów <i>Krzysztof Wiczorek</i>	17
Krakowska Linia Muzealna znów kursowała w Krakowie <i>Jakub Tracz</i>	18
Turniej o Puchar Prezydenta Krakowa – po roku przerwy znów wygrała policja <i>Janusz Więckowski</i>	20
Konkurs Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską <i>Marek Gancarczyk, Bogusław Porąbka, Marek Adamski</i>	25
Pracownicy MPK wyróżnieni za pomoc innym osobom <i>Marek Gancarczyk</i>	27
MPK testuje urządzenia, które pomogą niewidomym w podróży <i>Marek Gancarczyk</i>	29
Blisko ćwierć miliarda złotych unijnego dofinansowania na rozbudowę i modernizację linii tramwajowych w Krakowie <i>Biuro Prasowe ZIKiT</i>	30
Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	31
PZPTP z Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej <i>Marek Gancarczyk</i>	31
Łączy nas krew – akcja Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego <i>Marek Gancarczyk</i>	32
Głośna rozmowa przez telefon najbardziej przeszkadza pasażerom <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Daszek nad automatami biletowymi ochroni pasażerów <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Remonty punktów socjalnych dla prowadzących <i>Hubert Wagała</i>	34
Poradnik dla studentów I roku <i>Marek Gancarczyk, Joanna Świt</i>	35
26 lat Straży Miejskiej w Krakowie <i>Marek Anioł</i>	37
Grzegorz Dyrkacz laureatem nagrody ERNEST <i>Marek Gancarczyk</i>	37
Classic Moto Show – wystawa zabytkowych pojazdów <i>Małgorzata Rzycki</i>	39
Konkurs fotograficzny w rocznicę przejazdu Papieża Franciszka tramwajem <i>Jerzy Maszewski</i>	39
Szczep Tramwajowy ZHP im. Tadeusza Kościuszki <i>Władysław Michalski</i>	40
Kalendarium <i>Michał Ginter</i>	42
Działalność Klubu „HDK” PCK przy MPK S.A. w Krakowie w I półroczu 2017 roku <i>Władysław Michalski</i>	42



5



21



23



40

20 NISKOPODŁOGOWYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH DLA MIESZKAŃCÓW KRAKOWA



Nowe autobusy elektryczne podczas ładowania

Od 9 sierpnia 2017 roku krakowianie mogą korzystać z 20 niskopodłogowych autobusów elektrycznych, które zostały zakupione dzięki unijnym środkom w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. – *Mieszkańcy Krakowa mogą już korzystać z 26 autobusów elektrycznych. Chciałbym przypomnieć, że jesteśmy pierwszym miastem w Polsce, które uruchomiło regularną linię obsługiwaną autobusami elektrycznymi. To w Krakowie powstała także pierwsza w Polsce stacja do ładowania autobusów przez pantograf. Jako pierwsze miasto w Polsce mamy autobus elektryczny przegubowy* – mówił podczas prezentacji nowych autobusów Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa.

– *Zdajemy sobie sprawę, że tylko najwyższej klasy usługami jesteśmy w stanie przekonać mieszkańców do tego, że warto zostawić swój samochód i korzystać z transportu publicznego* – podkreślał marszałek województwa Małopolskiego Jacek Krupa.

Wszystkie zamówione przez MPK S.A. pojazdy są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, automat biletowy (w którym za bilet będzie można zapłacić zarówno monetami, jak i kartą płatniczą), monito-

ring oraz nowoczesny system dynamicznej informacji pasażerskiej. Miła niespodzianka czeka na użytkowników urządzeń mobilnych korzystających z komunikacji miejskiej. Na pokładzie każdego z autobusów zamontowane zostały po cztery porty/ładowarki USB, dzięki którym można ładować baterie smartfonów lub tabletów.

Nowe Solarisy Urbino 12 Electric są wyposażone w centralny silnik trakcyjny o mocy 160 kW i baterie typu Solaris High Energy o pojemności 160 kWh. Z kolei przegubowe Urbino 18 electric napędzane są silnikiem trakcyjnym o mocy 240 kW, a energia elektryczna do jego napędzania gromadzona jest w bateriach typu Solaris High Energy o pojemności 200 kWh. Baterie autobusów mogą być ładowane na dwa sposoby: przez zamontowany na dachu pantograf lub na terenie zajezdni przez złącze typu plug-in.

Wśród 20 prezentowanych 9 sierpnia autobusów elektrycznych, jeden był szczególny. To pojazd z numerem 15 000, który został wyprodukowany w fabryce w Bolechowie koło Poznania.

– *Kiedy w 1996 roku wraz z mężem rozpoczynaliśmy naszą działalność w branży autobusowej, w najśmielszych*



Nowe autobusy elektryczne na linii



Rafał Świerczyński, prezes MPK, Solange Olszewska, prezes Solarisa, Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa i Jacek Krupa, marszałek Małopolski podczas prezentacji 20 nowych autobusów elektrycznych

marzeniach nie wyobrażaliśmy sobie, że doczekamy momentu, w którym projektowane i produkowane przez naszą firmę autobusy w liczbie 15000 sztuk będą jeździć w ponad 600 miastach w 32 krajach – powiedziała Solange Olszewska, założycielka i prezes zarządu firmy Solaris Bus&Coach S.A.

Dzięki najnowszej dostawie 20 autobusów elektrycznych, bezemisyjne Solarisy kursują już nie tylko na linii nr 154, ale także na liniach nr 304, 124, 424 oraz 169.

– *Wielokrotnie podkreślałem, że zamawiając autobusy chcemy poprawić komfort i bezpieczeństwo naszych pasażerów, mieszkańców Krakowa i turystów. Jednocze-*



Ładowanie autobusu przez wtyczkę (plug-in)



Wnętrze nowych autobusów elektrycznych

śnie jednak chcemy mieć tabor przyjazny dla środowiska. Chciałbym też przypomnieć o naszych planach na przyszłość. Jak już informowaliśmy zostało podpisane przez nas porozumienie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, które zakłada zakup kolejnych 150 autobusów elektrycznych. Jeżeli ta inwestycja zostanie w 100

proc. zrealizowana to pojazdy bezemisyjne będą stanowić 1/3 krakowskiego taboru autobusowego – dodaje Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Lilianna Jakiel, Mateusz Figaszewski

KRAKÓW LIDEREM ELEKTROMOBILNOŚCI W POLSCE – KALENDARIUM

1. Pierwszy autobus elektryczny pojawił się w Krakowie już w 2011 roku. Był to autobus wyprodukowany przez firmę Solaris Bus&Coach S.A. o długości 9 metrów. Pojazd został zaprezentowany dziennikarzom 3 października 2011 roku w zajezdni autobusowej Wola Duchacka, przy okazji oddawania do eksploatacji 13 autobusów z tradycyjnymi silnikami tego producenta. Już wtedy MPK S.A. szukało możliwości zakupu pojazdów z elektrycznym napędem w ramach projektu unijnego.



2. Pierwsze testy na linii autobusu elektrycznego MPK S.A. przeprowadziło niecałe dwa lata później. Po raz pierwszy autobus elektryczny w Krakowie zaczął wozić pasażerów 3 stycznia 2013 roku. Autobus wypożyczony z firmy Solaris Bus&Coach S.A. kursował przez ok. 2 tygodnie na linii nr 537 (Dworzec Główny Wschód – Witkowice). Drugi autobus elektryczny na testach pojawił się w Krakowie miesiąc później. Wyprodukowany przez AMZ Kutno pojazd również został skierowany na linię nr 537. W tym samym roku MPK S.A. przetestowało jeszcze autobus chińskiego producenta BYD.



3. Zanim jednak krakowski przewoźnik kupił autobusy elektryczne postanowił je przetestować w regularnym ruchu i zebrać doświadczenia z eksploatacji tego typu pojazdów. To właśnie Kraków 29 kwietnia 2014 roku, jako pierwsze miasto w Polsce uruchomił regularną linię obsługiwaną autobusami elektrycznymi. W swój pierwszy kurs autobusy elektryczne wyruszyły z placu przy Barbakanie. Z tego samego miejsca, gdzie w styczniu 1927 roku zaczęły kursować autobusy na pierwszej w Krakowie regularnej linii autobusowej. Autobusy, które woziły pasażerów na linii nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego zostały wypożyczone od trzech producentów: Solaris Bus&Coach S.A., LBUS oraz Rampini (MPK S.A. wypożyczyło ten autobus z Wiener Linien, wiedeńskiego przewoźnika). Decyzja o uruchomieniu w Krakowie linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne wynikała przede wszystkim z troski o środowisko i czyste powietrze. Wyposażone w elektryczny napęd pojazdy nie wytwarzają zanieczyszczeń, a jednocześnie zapewniają wysoki komfort przejazdu.



4. Niecały miesiąc po uruchomieniu pierwszej w Polsce regularnej linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne, 9 czerwca 2014 roku przy ul. Pawiej powstała specjalna stacja ładowania baterii autobusów elektrycznych. Ładowanie odbywa się tam od tej pory cały czas przy użyciu pantografu, zamontowanego na dachu autobusów. Po jego pod-

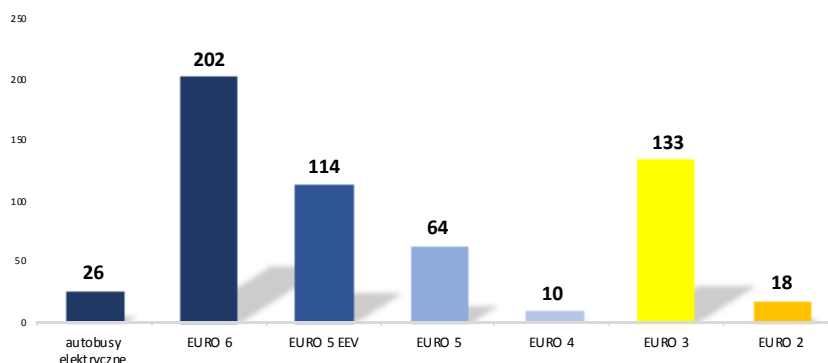
niesieniu baterie ładowane są energią pobieraną z sieci trakcyjnej.

5. Wrzesień 2016–MPK S.A. w Krakowie prezentuje cztery autobusy elektryczne o długości 8,9 m firmy Solaris Bus&Coach S.A..
6. Od 9 sierpnia 2017 roku mieszkańcy Krakowa mogą korzystać z 20 niskopodłogowych autobusów elektrycznych, w tym jako pierwsi w Polsce z trzech autobusów elektrycznych przegubowych.
7. W planach MPK jest kontynuowanie zakupu elektrycznych autobusów z wykorzystaniem środków unijnych. Dlatego właśnie MPK S.A. z władzami miasta Krakowa zadeklarowało udział w rządowym projekcie e-Bus, który zakłada dofinansowywanie zakupu miejskich autobusów elektrycznych. 20 lutego 2017 roku w Warszawie, w siedzibie Ministerstwa Rozwoju, podpisano List Intencyjny w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności. Pod dokumentem swój podpis złożyli przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju i Finansów, Energii, Polskiego Funduszu Rozwoju S.A. i miast, skupionych w Związku Miast Polskich. Współpraca będzie dotyczyć m.in. programów wspierających rozwój elektromobilności w miastach oraz opracowania nowych modeli biznesowych związanych z infrastrukturą ładowania. Strony chcą uczestniczyć w pracach badawczo-rozwojowych dotyczących autobusów bezemisyjnych, samochodów elektrycznych oraz związanej z nimi infrastruktury ładowania. W ramach rządowego programu e-Bus krakowski przewoźnik planuje zakup 161 autobusów elektrycznych.



Marek Gancarczyk

Liczba autobusów MPK w Krakowie wg Europejskiego standardu emisji spalin (normy EURO)



Stan na dzień 31.08.2017	
Autobusy elektryczne	26
EURO 6	202 (w tym 12 hybryd)
EURO 5 EEV	114 (w tym 1 hybryda)
EURO 5	64
EURO 4	10
EURO 3	133
EURO 2	18
EURO 1	0
SUMA	567

MPK S.A. BUDUJE STACJE DO ŁADOWANIA BATERII AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH



Stacja ładowania autobusów na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka

Zachodzące zmiany w kierunku rozwoju proekologicznego transportu publicznego wymuszają budowę nowej infrastruktury technicznej, obsługującej autobusy o napędzie elektrycznym.

Zakupione dla komunikacji miejskiej autobusy elektryczne bez możliwości ładowania akumulatorów nie pojadą. Podjęto zatem budowę stanowisk do ładowania zarówno na terenie zajezdni autobusowych jak i na obszarze Krakowa. Budowa całej infrastruktury wiązała się z rozpoznaniem problemu ładowania pod kątem parametrów jezdnych, dystansu, który może pokonać autobus bez konieczności ładowania akumulatorów i technicznych parametrów montowanych w autobusach źródeł energii elektrycznej.

Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka jest pierwszą w Krakowie, gdzie zostało zamontowanych 28 stanowisk o mocy 30 kW i dwa stanowiska o mocy 40 kW. Całość związanych z tym robót obejmowała rozbiórkę istniejącego placu, budowę placu manewrowego dla autobusów o łącznej powierzchni 2.887 m², wykonanie 30 zestawów przyłączy do zasilania stacjonarnych ładowarek, modernizację istniejącej stacji transformatorowej zasilającej obiekt (polegającą na dostosowaniu układów pomiarowych i szyn zbiorczych do

zwiększonej mocy), wymianę kabli zasilających ze stacji transformatorowej, montaż monitoringu wizyjnego i oświetlenia zewnętrznego stanowisk oraz wykonanie ogrodzenia.

Koszt całości przedsięwzięcia to 2 880 000 zł.

Ponieważ planowane jest zwiększenie liczby taboru o napędzie elektrycznym, podjęta została decyzja o budowie na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka nowej stacji transformatorowej o mocy 1 MW.

Specjalnie wyznaczone miejsca wraz z urządzeniami do ładowania pantografowego znajdują się w sześciu lokalizacjach:

- przy ul. Pawiej (będzie to druga taka stacja w tym miejscu),
- przy ul. Brożka, na terenie Zajezdni Podgórze,
- na pętli autobusowej os. Podwawelskie,
- na pętli autobusowej Prądnik Biały (przy ul. Piaszczystej),
- na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka przy ul. Walerego Sławka,
- na pętli autobusowej przy ul. Aleksandry (Nowy Bieżanów).

Danuta Walas

MPK S.A. ZAKUPIŁO RADIOWOZY HYBRYDOWE



Z początkiem sierpnia służby nadzoru ruchu krakowskiego MPK wzbogaciła się o nowe narzędzia pracy dla inspektorów w postaci trzech Toyot Auris z napędem hybrydowym najnowszej generacji. Klasyczne wersje wyposażeniowe Active doposażone zostały w nowoczesne urządzenia wideo rejestrujące tor jazdy przed i za pojazdem w jakości FHD wraz z zapisem prędkości. Wszystkie dane zapisywane są na dysku SSD o pojemności 2 TB, co gwarantuje długi okres magazynowania zarejestrowanego materiału. Ponieważ wszystkie trzy samochody użytkowane będą jako uprzywilejowane, wyposażone zostały w energooszczędne zestawy nagłośnienia renomowanego producenta. Oświetlenie ostrzegawcze galerii dachowej oraz przedniego pasa wykonane zostało w technologii led. Ciekawostką jest dwukolorowa barwa świateł ostrzegawczych na dachu pojazdu (żółte lub niebieskie).

W radiowozach znajduje się ponadto tzw. zestaw do likwidacji zdarzeń drogowych: laptop, drukarka. Wszystko zamontowane w ergonomiczny sposób, tak aby obsługa urządzeń przez inspektorów ruchu odbywała się w sposób szybki i komfortowy.

Do napędu samochodu służą dwa silniki (norma EURO 6), spalinowy o poj. 1800 cm³ i mocy 99 KM oraz elektryczny o mocy 37 KM. Całkowita moc obu jednostek wynosi 136 KM. Główną zaletą zastosowanego rozwiązania jest

fakt iż w ruchu miejskim spalanie jest znacząco mniejsze w stosunku do jazdy za miastem. Przy umiejętnym operowaniu pedałem przyspieszenia, kierowca jest w stanie rozpuścić się do prędkości ok. 60 km/h tylko przy wykorzystaniu napędu elektrycznego, natomiast przy zwalnianiu i hamowaniu cała energia jest odzyskiwana i przekazywana poprzez silnik elektryczny, który w tym momencie staje się prądnicą, do wysokowydajnych akumulatorów. Przysłowiową wisienką na torcie jest fakt posiadania 3-letniej gwarancji na pojazd, 5-letniej gwarancji na napęd hybrydowy oraz 10-letniej gwarancji na akumulatory, co czyni samochody przyjazne i tanie w serwisowaniu.

Napęd przeniesiony jest na przednie koła za pomocą bezstopniowej skrzyni biegów E-CTV co w niebywały sposób poprawia komfort prowadzenia samochodu w miejskich warunkach.

Samochody te w wyniku zastosowania ekologicznego, hybrydowego napędu emitują do środowiska ok. 50% mniej szkodliwych substancji w stosunku do klasycznego silnika spalinowego o przybliżonej mocy.

1 listopada 2017 roku MPK S.A. rozpoczęło eksploatację radiowozu elektrycznego, jako pierwsze przedsiębiorstwo komunikacyjne w Polsce.

Maciej Machniewicz

NOWE AUTOMATY W POJAZDACH MPK



Automat biletowy w autobusie

W czerwcu 2017 roku do użytku zostały oddane nowe autobusy Solaris Urbino 18. Wraz z nimi pojawiły się nowe, mobilne automaty biletowe. Dotychczasowe urządzenia zastąpiły nowe produkcji polskiej firmy z Grodziska Mazowieckiego. Dostawca – firma Mera Systemy sp. z o. o. wyposażył nowe pojazdy w urządzenia o oznaczeniu BM-06. Czym się wyróżniają nowe automaty? Na pierwszy rzut oka można powiedzieć, że poza wyglądem niczym. Każdy automat ma funkcje, do których przyzwyczajamy naszych pasażerów już od lat. Mowa tutaj o możliwości zakupu każdego biletu jednorazowego jaki przewiduje obowiązująca taryfa biletowa w naszym mieście. Za bilet możemy zapłacić zarówno bilonem jak również kartą płatniczą (do 50 zł), z wykorzystaniem płatności zbliżeniowych w technologii PayPass i PayWave. Dodatkowo każdy, kto wcześniej zakupił bilet za pomocą platformy eBilet dostępnej dla naszych klientów, może dokonać odbioru i zapisu go na karcie KKM. Ktoś powie, że to nic nowego. Tak naprawdę trudno się nie zgodzić gdyż wszystkie opisane funkcje to obecny standard, który obowiązuje przy okazji zakupu nowych urządzeń. Mimo tego nowe automaty różnią się pod kilkoma względami od poprzednich. Przede wszystkim jest to nowy czytelny i intuicyjny Graficzny Interfejs Użytkownika. Na dużym i jasnym wyświetlaczu mamy kilka zmian. Chcąc dokonać zakupu na głównym ekranie mamy propozycję czterech najpopularniejszych biletów z obowiązującej taryfy. W ten

sposób pasażer może w łatwy sposób dodać od koszyka bilet lub kilka biletów i dokonać płatności. Oczywiście jeśli ktoś chce kupić inny rodzaj biletu niż proponowane na głównym ekranie ma taką możliwość wybierając odpowiednie pole z menu. To zasadnicza zmiana w postaci nowego mechanizmu poruszania się po menu automatów w stosunku do poprzednich urządzeń. Interfejs użytkownika był tworzony na podstawie wielu lat doświadczeń i słuchania sugestii naszych pasażerów. Nowością jest też nowoczesny system BackOffice. Być może nasi pasażerowie tego na co dzień nie dostrzegają ale został on stworzony również z myślą o nich. Każdy zakupiony bilet jest logowany w automacie i przekazywany do systemu centralnego. Już po kilku minutach od dokonania transakcji możemy otrzymać szczegółowe informacje o jej przebiegu, takie jak rodzaj zakupionego biletu, sposób płatności, wrzucone i wydane nominały a nawet pozycja GPS, w której został zakupiony bilet. Wszystko to po to, aby w przypadku gdy coś pójdzie nie tak móc zweryfikować szybko i szczegółowo dane zdarzenie.

Podsumowując na pierwszy rzut oka można powiedzieć, iż poza wyglądem urządzeń nie zmieniło się nic. Ale jak widać jest inaczej. Automaty cały czas się zmieniają tak, aby nasi pasażerowie mogli sprawnie i bezproblemowo kupić bilet. Na tych zmianach nie koniec. Wkrótce kolejne nowości między innymi nowe automaty stacjonarne.

Grzegorz Bochenek

OSTATNIE KURSY AUTOBUSÓW SCANIA CASTROSUA I SCANIA OMNI CITY



Scania OmniCity...



i Scania Castrosua

24 lipca 2017 roku autobusy marki Scania Castrosua i Scania Omni City po raz ostatni wyjechały na regularną linię autobusową. Autobusy o numerach PE180 (Scania Castrosua) oraz PE193 (Scania Omni City przegubowa) można było spotkać na linii nr 112 (os. Podwawelskie – Tyniec Kamieniołom). Po ostatnim kursie autobusy tego typu przestały wozić pasażerów w Krakowie.

Przypomnijmy, że autobusy przegubowe Scania CN 94 UA OMNI CITY dostarczono do Krakowa w 2001 i 2003 roku. Są wyposażone w silniki EURO 2 i EURO 3 oraz automatyczne czterobiegowe skrzynie biegów.

Z kolei autobusy Scania Castrosua zostały zakupione na przełomie 2006 i 2007 roku. W chwili zakupu miały 3 lata, wcześniej jeździły po ulicach Madrytu. Autobusy są wyposażone w czterobiegowe automatyczne skrzynie i silniki spełniające normę EURO 3. Były to pierwsze autobusy w Krakowie wyposażone w klimatyzację.

Przypomnijmy, że w piątek, 7 lipca po raz ostatni wyjechały na linię autobusy MAN NG 313.

Wycofanie tych autobusów było efektem dostaw nowych autobusów przegubowych.

Marek Gancarczyk

DEKADA BEZ AUTOBUSÓW IKARUS



Ikarusy na pętli przy Kombinacie (wtedy HiL)

Pojawiające się zwłaszcza w ostatnim czasie nowoczesne autobusy kupowane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. wyposażone są w coraz nowsze urządzenia. Standardem stała się już klimatyzacja, elektroniczne wyświetlacze informacyjne a zamiast tradycyjnego napędu mamy rozwiązania alternatywne, które nie tylko nie powodują zanieczyszczenia środowiska ale też są niezwykle ciche, pozwalające skupić się jadącym na własnych myślach czy czytaniu książki. We wnętrzu pasażerowie mają wygodne miękkie siedzenia, miłe dla oka wnętrza a bilety można zakupić w automacie biletowym – płacąc zarówno bilonem jak i kartą płatniczą. Za kierownicą często zobaczyć możemy nie tylko panów ale także panie, które z gracją prowadzą przegubowe osiemnastometrowe autobusy w zasadzie bez odrywania rąk od kierownicy.

Już zupełnie zapomnieliśmy, że jeszcze stosunkowo niedawno po ulicach jeździły autobusy pozostawiające za sobą kłęby czarnego dymu a we wnętrzu panował ogromny hałas dobiegający spod podłogi od jednostki napędowej. Ogromne wibracje silnika wprawiały w ruch wszystkie okna, w których sporych rozmiarów szyby umieszczone w aluminiowych ramach drgały wydając niepowtarzalny donośny dźwięk. W kabinie prowadzący wykonywał niezliczone ruchy nogą naciągając co chwile sprzęgło a dzięki codziennym wielogodzinnym ćwiczeniom prawej ręki szukającej lewarkiem w skrzyni biegów odpowiedniego przełożenia nie jeden miał za ciasny rękaw koszuli na bicepsie. Ta ciężka praca przerywana była licznymi awariami, które powodowały częste „wypadanie” autobusów z rozkładu a pomiędzy

stojącymi zepsutymi pojazdami kursowały przerobione z tych samych samochodów pogotowia wożące załogi mechaników i niezliczone ilości dętkowych kół.

To było zaledwie dekadę temu. Wiele się zmieniło.

24 września 2007 roku z ulic zjechał ostatni kursowy autobus marki Ikarus. Pożegnanie, choć przygotowane spontanicznie i bez większego rozgłosu zgromadziło niezwykle dużo osób zainteresowanych. Wiadomość o wycofaniu z ruchu pojazdów węgierskiego producenta, który przez wiele lat dostarczał do naszego miasta swoje produkty, obiegła całą Polskę i znalazła się chyba we wszystkich publikacjach informacyjnych. Pierwsze duże miasto ostatecznie pożegnało się z przestarzałym taborem. Na ulicach pozostały Scanie, Jelcze, Autosany i nowe Solarisy. W stolicy takich pojazdów były jeszcze dziesiątki. Dla wielu krakowian było to wydarzenie jedno z wielu, innym zakręciła się łezka w oku, bo te pojazdy serii 200 kursowały po ulicach Krakowa przez 26 lat.

Ten hałasujący i psujący się autobus z przeciekającą oponą i drgającym wnętrzem stający się z wolna autobusem „kultowym”, pojawił się na ulicach naszego miasta w październiku 1981 roku i choć może się to wydawać młodym dziwne, ten autobus był – na tle posiadane go i eksploatowanego taboru – nowoczesnym autem, powiewem zachodniej wielkowiejskości. Trzeba mieć na uwadze okres w jakim pojawił się Ikarus serii 200. W sklepach nie ma w zbyt wiele produktów, permanentnie czegoś brakuje. Nie tylko w sklepach, ale także w magazynach przedsiębiorstw, co sprawiło, że coraz mniej autobusów było kierowanych do ruchu. Brakowało nawet farby do malowania zewnętrznych



Ikarus na linii nr 198

powłok pojazdów. Z nielicznych napraw głównych przyjeżdżają pojazdy brązowe, zielone, brązowe. O obowiązujących, narzuconych centralnie, kolorach kremowo-czerwonych nikt nie myśli. Ważniejszy jest sam pojazd i jego możliwość przewozu ludzi. Liczy się każdy a z zajezdni nie wyjeżdża czasem połowa posiadanych aut. W tej codziennej szarości i beznadziei rozświetlonej sierpniowymi przemianami 1980 roku w Krakowie pojawiają się przegubowe autobusy, na które „zasługiwały” dotychczas wyłącznie Warszawa i Katowice – ośrodki władzy socjalistycznej, a nie mający odmienne zdanie Kraków. W ciągu dwóch miesięcy do Krakowa trafia cała przewidziana pula sześćdziesięciu nowych pojazdów. Duże, kanciaste, mocno przeszklone, z zewnątrz biało czerwone a we wnętrzu jasnoszare z brązowymi siedzeniami i czarną podłogą w lekko wystające kółka. Tak nowe, czyste i ładne, że do prowadzenia ich wyznaczeni zostają najlepsi kierowcy a z foteli przez kolejne miesiące nie znikają foliowe worki zabezpieczające elementy w czasie produkcji. Nikomu to nie przeszkadza. Jedni pasażerowie cieszą się nowym, nabytkiem, inni są wdzięczni, że mimo straszego tłoku autobus w ogóle przyjechał na przystanek i nie trzeba było czekać kolejnego kwadransu na mrozie.

Pod względem technicznym Ikarusy 280 pozostawały we wczesnych latach siedemdziesiątych. Licencyjny stary silnik zawieszony był centralnie pod podłogą przestrzeni pasażerskiej co powodowało, że do pojazdu wchodziło się jak na piętro po trzech wysokich stopniach, a dla mechaników takie rozwiązanie sprawiało brak dostępu do podstawowych podzespołów. Mankamentem była harmonia nad przegubem, która wykonana z grubej gumy już po krótkim okresie eksploatacji przeciekała, w dni słoty lejąc na głowy stłoczonych pasażerów deszczówkę. Zimą przez liczne dziury i nie szczelności od spodu zawiewał śnieg przypominając zziębniętym pasażerom o porze roku. Ogrzewanie było wydajne, ale tylko w pierwszym członie. Z uwagi na liczne awarie pieców grzejnych za przegubem często panowała temperatura niewiele wyższa niż na zewnątrz.



Nie brakowało chętnych do przejazdu Ikarusem w 10. rocznicę wycofania tego typu pojazdów z ruchu

Jazdę oprócz głośnej pracy motoru umiłał syk i huk otwieranych na przystankach drzwi.

Dwa lata później do Krakowa, który posiadał już ponad setkę przegubowców dostarczono pierwsze standardowe autobusy tej samej serii oznaczone symbolem 260. Przez kolejne lata eksploatowano, nieustannie remontowano i naprawiano łącznie niemal 300 przegubowych autobusów. Te najbardziej wyeksploatowane wycofywano z ruchu z pasażerami, ale nie z przedsiębiorstwa przebudowując je przed odjęcie naczepy na pojazdy techniczne służące przeróżnym celom, z których podstawowym był dowóz ekip mechaników do naprawy uszkodzonych „pobratymców”.

Likwidacja przegubowych Ikarusów rozpoczęła się wraz z pierwszymi dostawami nowoczesnych pojazdów kupowanych przez MPK w Krakowie. Z roku na rok coraz mniej ich wyjeżdżało na ulice, ale nawet ta niewielka pozostająca w użyciu liczba starych autobusów dawała się we znaki zarówno pasażerom jak i mechanikom.

W kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej MPK pozostawiło dwa z eksploatowanych autobusów przegubowych. Miał przez dłuższy czas oczekiwać swych lepszych dni. Nikt jednak nie spodziewał się, że nastąpi to tak szybko. Domagali się tego mieszkańcy, którzy mając możliwość przejazdu innymi zabytkowymi autobusami dopytywali o przegubowego Ikarusa. Niespełna trzy lata po wycofaniu z ruchu na ulice Krakowa ponownie wyjechał biało czerwony Ikarus. W innej niż dotychczas roli służąc krakowianom i turystom pragnącym wspomnieć lub młodszym poznać warunki dawnych podróży.

W ostatnim dniu kursowania w 2017 roku Krakowskiej Linii Muzealnej, 24 września, na specjalnie uruchomioną linię nr 198 kursującą z al. Przyjaźni do dworca w Płaszowie wyjechał zachowany, już historyczny Ikarus. Na przejażdżkę tym pojazdem, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych przyszło wielu starszych i młodszych pasażerów pragnących wraz z nami odbyć tę historyczną podróż.

Jacek Kołodziej

Fot. S. Makarewicz i T. Bielecki

10 LAT TELE-BUSA

Czas szybko płynie i nie wiadomo kiedy minęło 10 lat od uruchomienia pierwszej takiej usługi w Polsce – autobusu miejskiego zamawianego przez telefon na konkretną godzinę i konkretny przejazd.

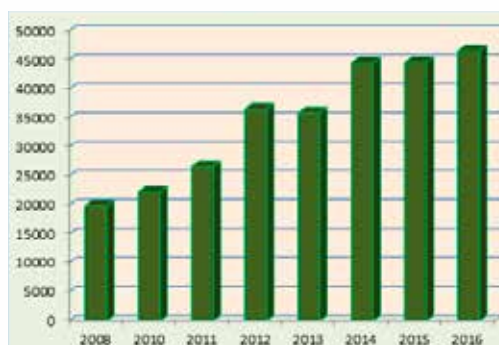
Tele-bus, bo o nim mowa, powstał po kilkunastu miesiącach intensywnych prac i przygotowań wspólnie z naszymi partnerami z Genui w projekcie Civitas II Caramel. Pomysł został zaczerpnięty właśnie od Włochów, gdzie taka usługa funkcjonowała już kilka lat. Idea zamawiania autobusu przez telefon wydawała się wówczas totalną abstrakcją, nikt w Polsce nie miał takich doświadczeń i co zrozumiałe pomysł ten budził tyle samo podziwu jak i wątpliwości czy taka forma komunikacji zbiorowej ma rację bytu w Polsce, w Krakowie, czy pasażerowie zechcą z tego korzystać, czy to w ogóle ma sens.

I mimo wielu obaw mieliśmy cel – rewolucyjna oferta, coś absolutnie nowego – to nas bardzo mobilizowało i konsekwentnie dążyliśmy do realizacji. Dziesiątki, setki godzin poświęcone na rozmowy, zapoznanie się z możliwymi modelami usługi, opracowanie ostatecznej wizji jak ma to wyglądać u nas, przygotowanie oprogramowania, jego adaptacja do naszych pomysłów, spotkania z mieszkańcami. Teraz po latach mogę powiedzieć, że to musiało się udać.

I w końcu 3 lipca 2007 roku nastąpiło uroczyste otwarcie dyspozytorni, która zaczęła przyjmować pierwsze zamówienia. Pierwsze kursy wyjechały na trasę 14 lipca 2007 roku. Była to sobota. W ciągu pierwszego miesiąca przewieźliśmy Tele-busem 350 osób. Dziś taki wynik osiągamy czasem w ciągu jednego dnia... a miesięcznie ok. 4.500 osób.

Oczywiście usługa Tele-busa również się zmieniała i dostosowywała do zmieniających się potrzeb, a w szczególności rozwijał się obszar funkcjonowania. W ciągu tych 10 lat Tele-bus rozszerzał swoje granice cztery razy. Pierwszy i zarazem największy nastąpił już po niecałych 2 latach tj. w kwietniu 2009 roku. W tym czasie pasażerowie zdążyli już przyzwyczać się takiej usłudze i doskonale radzili sobie z dostosowywaniem przejazdów do własnych potrzeb i jednocześnie zgłaszali swoje pomysły jak można usługę zmodyfikować by jeszcze bardziej była przyjazna i efektywniej wykorzystywana. Wówczas obszar został powiększony praktycznie dwukrotnie, obejmując dodatkowe cele podróży wewnątrz dzielnicy. Przede wszystkim ofertą zostały

objęte szkoły i Telebus stał się pewnym i bezpiecznym środkiem transportu dla małych dzieci. Przystanki zlokalizowane przed wejściem do szkół minimalizowały konieczność przejść przez ulicę co jest szczególnie niebezpieczne zwłaszcza dla maluchów. Ponadto dzisiejszy układ komunikacyjny w tym rejonie uległ ogromnym zmianom wraz z uruchomieniem linii tramwajowej oraz wybudowaniem ul. Kuklińskiego. Przed tą inwestycją wyjazd z obszaru zajmował czasami prawie godzinę i to było przyczyną, że drugim (po szkołach) celem podróży stał się tunel pod dworcem kolejowym Kraków Płaszów. Stamtąd przechodząc ok. 800 metrów można było skorzystać z tramwajów na ul. Wielickiej co pozwalało zaoszczędzić nawet kilkadziesiąt minut.



Liczba przewiezionych pasażerów Tele-busa

Kolejną dużą zmianą było uruchomienie linii tramwajowej przez ul. Kuklińskiego. Po zakończeniu inwestycji, Tele-bus w wielu miejscach stał się środkiem dowozowym do linii tramwajowej. Wówczas bez komunikacji zostały ulice przez które wcześniej kursowało wiele linii regularnych, a po włączeniu ich do systemu Tele-busa zniknęły problemy z dojazdem i obsługą komunikacją zbiorową.

Usługa wciąż jest intensywnie użytkowana przez mieszkańców i pracowników tego rejonu o czym świadczy ciągły wzrost ilości przewiezionych pasażerów. Zwiększa się również średnie napętnienie dla poszczególnych kursów przez co spada ilość kilometrów co ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie kosztów funkcjonowania. Warto zauważyć, że w ostatnim roku wykonaliśmy mniej kilometrów niż w roku 2012, a przewieźliśmy o ponad 10.000 pasażerów więcej.

Mimo, że obszar pod względem inwestycji komunikacyjnych jest już stabilny to usługa wciąż ma jeszcze spory potencjał do wykorzystania. Przybywa i będzie przybywać mieszkańców tego regionu, więc zwiększa się również liczba potencjalnych pasażerów. Oczywiście jest też możliwe dalsze rozszerzanie obszaru o kolejne ulice, które dziś nie mają zapewnionej obsługi transportem publicznym. Wszystko zależy od potrzeb, bo podstawowym celem Tele-busa jest dostosowywanie się do zmieniających się potrzeb pasażerów.

Ciekawym faktem jest również to, że krakowski Tele-bus doczekał się, po prawie 10 latach funkcjonowania, naśladowców. Usługę tego typu kilka miesięcy temu uruchomiono w Szczecinie.

Adrian Obuchowicz

JELCZ M11 ZNÓW WOZI PASAŻERÓW



Odnowiony autobus Jelcz M11 na linii 198



Stanowisko kierowcy w Jelczu M11



Wnętrze Jelcza M11

24 września 2017 roku w ostatni dzień kursowania Krakowskiej Linii Muzealnej wyjechał na ulicę Krakowa odnowiony autobus Jelcz M11.

Swoje kursy wykonywał na historycznej linii 198 z al. Przyjaźni do Dworca w Płaszowie.

Pojazd został zakupiony w lutym 2017 roku z ZKM Sochaczew i od razu skierowany do Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce w celu odnowy.

Przez 7 miesięcy pracownicy stacji wyremontowali w pojeździe prawie wszystkie elementy począwszy od kratownicy, obłachowania, układu napędowego a na wnętrzu pojazdu kończąc.

Autobus został pomalowany w biało-niebiesko-granatowe barwy, w które to lakierowane były krakowskie autobusy do 2008 roku.

Projekt produkcji autobusu Jelcz M11 powstał z powodu kryzysu i szukania oszczędności potrzebnych na zakup autobusów za granicą przez co traktowany był jako rozwiązanie przejściowe i pomimo jego niedoskonałości, w trakcie produkcji nie wprowadzano do niego

żadnych istotnych zmian. Od strony konstrukcyjnej autobusy Jelcz M11 były więc połączeniem zmodyfikowanego nadwozia Jelcz PR110 i podwozia Ikarus a dokładnie Csepel 260.88, które to Polska otrzymywała zgodnie w umowę gospodarczą z Węgrami w zamian za samochody Fiat 125p, Fiat 126p i ciężarówki Star. Pojazdy trafiały do większości polskich miast z „przydziału” przez wiele lat tworząc trzon taboru komunikacyjnego w Polsce.

Jelcze M11 potocznie zwane MIG-ami, były eksploatowane w Krakowie w latach 1986–2001. W sumie MPK zakupiło 281 takich pojazdów, które rozlokowane były w zajezdniach Bieńczyce, Płaszów i Wola Duchacka. Ostatnim liniowym pojazdem był bieńczycki autobus o numerach bocznych BC153, który 25 maja 2001 zakończył eksploatacją autobusów Jelcz M11 w Krakowie. Dziś po ponad 16 latach od wycofania tego typu autobusów z krakowskich ulic znów możemy spotkać ten egzemplarz w naszym mieście.

Krzysztof Wieczorek

KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA ZNÓW KURSOWAŁA W KRAKOWIE



Zabytkowe tramwaje i autobusy znów zachwycały krakowian i turystów

Jest niedziela, piękny lipcowy poranek. Grupa ludzi stoi na przystanku „Dajwór” i czegoś wypatruje, na coś czeka. Tylko na co, skoro nie jeżdżą tutaj przecież żadne tramwaje? Nagle z sąsiedniej ulicy daje się słyszeć niecodzienny dźwięk. Trzask, pisk, głośnie wycie i ciężki stukot żelaznych kół, które swoim „śpiewem” zapowiadają nadjeżdżający pojazd. Zza zakrętu wyłania się tramwaj. Na pierwszy rzut oka – ot, zwykły tramwaj taki jak wszystkie inne. Niebieski, z pantografem, z herbem miasta. Ale nie ma w nim automatów, niskiej podłogi czy fotokomórek drzwiowych. Jest konduktor, który otwiera drzwi i zaprasza do przejazdu, drewniane siedzenia i dwie korby przypominające swoim wyglądem młynki do kawy. Na przystanku poruszenie. Dzieci nie kryjąc zachwyty wdrapują się na siedzenia zajmując strategiczny punkt do obserwacji pracy motorniczego, który tym razem nie schował się w kabinie tylko stoi razem z pasażerami czekając na sygnał do rozpoczęcia kursu. Gwizd, zamknięcie drzwi, cyknięcie kasownika, którym konduktor skasował garść biletów i cała maszyna rusza w kolejną podróż – małą historię.

Tegoroczna już 12. edycja Krakowskiej Linii Muzealnej obfitowała w wiele nowości, zmian ale przede

wszystkim serwowała coroczną dawkę historycznej komunikacji Krakowa. Jak co roku na linię 0 wyjechały zabytkowe tramwaje z różnych okresów eksploatacji. Zaczynając od początków XX wieku poprzez okres II Wojny Światowej i PRL na latach 90-tych kończąc. Wagon polskie, zagraniczne, te które jeździły w Krakowie oraz takie, które pojawiły się tu później, aby zasilić kolekcję zabytkowego taboru tworzącego muzeum tramwajów. Nie zabrakło także tegorocznych nowości takich jak odrestaurowany wagon Ring oraz Konstal 102Na czyli popularna „Stodwójka”. Tramwaj Ring różniący się od swoich pobratymców czerwonym kolorem pochodzi z Gdańska i przyjechał do Krakowa w ramach wymiany. Został wyremontowany i wcielony do grona zabytkowych wagonów tramwajowych jeżdżących na linii muzealnej. Natomiast „Stodwójka” nazywana też „parówką” to typowo krakowski tramwaj. Przyjechał do nas z fabryki w Chorzowie w roku 1970, otrzymując numer boczny 210 z którym kursuje niezmiennie aż po dziś dzień. Z regularnej obsługi pasażerskiej został wyłączony wraz z innymi tramwajami tego typu w 2001 roku. Od tamtej pory pojawiał się na linii 0 oraz na kwestach prowadzonych na liniach 8 i 24. W 2013 roku ze wzglę-



Jak zawsze członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych zajmowali się obsługą zabytkowych pojazdów

du na zły stan techniczny został odstawiony i oczekiwał na remont. Dokładnie 4 lata później przeszedł remont generalny, który odzwierciedla jego stan z pierwszych remontów prowadzonych przez MPK. Wagon Ring najczęściej pojawiał się na kursach do Cichego Kącika zaś 102Na na kursach do Nowej Huty, gdzie przez lata eksploatacji wpasował się nieodzownie w infrastrukturę.

Wzorem poprzednich lat tramwajowa linia muzealna kursowała w dwóch wariantach, w obu przypadkach zaczynając na ulicy św. Wawrzyńca. Pierwszym wariantem była trasa do Cichego Kącika zlokalizowanego przy krakowskich Błoniach i Parku Jordana. Krótka trasa dawała możliwość na zwiedzenie części starego Krakowa w krótkim czasie i przejażdżkę archaicznym tramwajem. Drugi wariant trasy prowadził do Kopca Wandy, zlokalizowanego w Nowej Hucie. Przez pewien okres czasu z uwagi na prowadzone remonty infrastruktury dostępny był tylko pierwszy wariant lecz ze wzmocnioną częstotliwością kursów i dwoma tramwajami do wyboru. Linia kursowała w każdą niedzielę i święto zaczynając od końca czerwca aż do końca września. Nie było miejsca na monotonię, gdyż co tydzień na linii pojawiały się różne zabytkowe wagony.

Jak co roku obsługę linii stanowili konduktorzy z Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Uśmiechnięci i młodzi sympatycy krakowskiej komunikacji służyli pomocą we wszystkich aspektach. Zmiana zwrotnic, otwieranie drzwi, zabezpieczenie wagonu, sprzedaż biletów i rozdawanie biletów pamiątkowych oraz udzielanie wszelkich informacji należało do ich obowiązków, z których wywiązywali się znakomicie.

Oprócz linii tramwajowej „0” w tegorocznym sezonie na ulicach Krakowa pojawiły się także zabytkowe autobusy. W wybrane niedziele oraz święta wyjechały niezapomniane i niegdyś wszechobecne Jelcze, Ikarusy oraz inne pojazdy takie jak SAN, mikrobusy Nysa czy też najmłodszy autobusowy zabytek Scania CN113ALB, która po 3 latach od zakończenia eksploatacji pojawiła się na reaktywowanej na potrzebę linii muzealnej linii 119 z Dworca Głównego do Borku Fałęckiego. Był to debiut tego autobusu na linii jako pojazd historyczny. Oprócz Scanii nie zabrakło

także kolejnych niespodzianek. W tym roku do grona zabytkowych autobusów dołączyły aż 3 typy pojazdów. Pierwszym z nich jest Ikarus 620, odbudowany od podstaw autobus kursujący w Krakowie w latach 60-tych stanowi niecodzienny okaz w kolekcji miejskiego przewoźnika. Jest to bowiem jedyny taki pojazd w kraju a jego odbudowa stanowiła nie lada wyzwanie ze względu na brak części czy też egzemplarzy stanowiących bazę do odbudowy. Drugim jest mikrobus Nysa 522, która w Krakowie jeździła na liniach mikrobusowych np. z Rynku Głównego. Ostatnim pojazdem jest popularny autobus Jelcz M11, stworzony na bazie Ikarusa 260. Pojazd eksploatowany przez lata w Krakowie zapadł w pamięć mieszkańcom i po 16 latach wrócił na krakowskie ulice pojawiając się na finale linii muzealnej 24 września kursując na linii 198 z Dworca Płaszów do al. Przyjaźni. Nie zabrakło także popularnych „Ogórków” czy Ikarusów serii 280, które woziły krakowian przez najdłuższy okres w historii komunikacji miasta.

W czerwcu przyszłego roku znów będzie można wsiąść i wyruszyć w trasę zabytkowym autobusem i tramwajem. Niezmienna linia „0” oraz kolejne linie autobusowe pozwolą jak co roku przenieść się do przeszłości, do świata codziennego naszej młodości, młodości naszych rodziców i dziadków. Zabiorą nas w niecodzienną podróż i zmienią na chwilę Kraków który znamy na co dzień z muzeum, w którym przewodnikiem będą tramwaje i autobusy.

Jakub Tracz

TURNIEJ O PUCHAR PREZYDENTA KRAKOWA – PO ROKU PRZERWY ZNOWU WYGRAŁA POLICJA

To już trzeci triumf policjantów, którzy tylko w ubiegłym roku musieli uznać wyższość drużyny Motorniczych MPK oraz MPWiK, w rozgrywanym od czterech lat Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa. Tegoroczny turniej planowany był na sobotę 23 września 2017 roku, ale niestety intensywne opady deszczu zmusiły organizatorów do zmiany terminu na 30 września 2017 r. Jak duże znaczenie miała zmiana terminu przekonały się drużyny reprezentujące MPK zmuszone do istotnych zmian w składach. W rozgrywkach udział wzięło ponownie 10 drużyn tj. MPK, MPWiK, MPEC, MPO, Policja, Straż Pożarna, Straż Miejska, ZUE oraz debiutujący zespół KHK. Punktualnie o 8.30 rozpoczęto zmagania w dwóch grupach i od początku dało się zauważyć że w grupie A poli-

cjanci dominują nad resztą, a w grupie B rywalizacja jest bardzo wyrównana. Reprezentujący MPK Kierowcy i Motorniczowie spotkali się w jednej grupie i tylko broniący pucharu Motorniczowie włączyli się do walki o drugą lokatę zapewniającą grę w półfinale. Jak wyrównana była to walka najlepiej oddaje końcowa tabela grupy A. Po ostatnim meczu grupowym pomiędzy Motorniczymi a ZUE, niespodziewanie wygranym przez niedocenianą drużynę ZUE, dopiero bilans bramkowy rozstrzygnął kto obok Policji wystąpi w półfinale z grupy A. W grupie B walka o dwa miejsca dające półfinał toczyła się również do ostatniego meczu grupowego pomiędzy czterema drużynami. Ostatecznie pierwsze miejsce zajął zespół MPWiK a drugie dzięki zwycięstwu w bezpośrednim pojedynku ze Strażą Pożarną zespół MPEC. W półfinałach wygrali faworyci ale po ciężkich bojach zarówno policja, która musiała gonić wynik jak też MPWiK strzelając gola w samej końcówce meczu. W meczu o trzecie miejsce ambitnie walczący Motorniczowie resztkami sił doprowadzili do remisu i kiedy wydawa-

ło się że o wyniku zdecyduje konkurs rzutów karnych w zamieszaniu podbramkowym MPEC zdobył zwycięską bramkę. Mecz finałowy niespodziewanie dla wszystkich był bardzo wyrównany i dopiero konkurs karnych wyłonił zwycięzcę. W meczu tym widać było po obu drużynach trudy turnieju i to ile wysiłku kosztowały ich wcześniejsze mecze. Łącznie 120 min spędzonych na boisku dało się we

znaki całej czwórce półfinalistów a zwłaszcza Motorniczym, którzy dzień wcześniej rozgrywali mecze w ramach ligi MPK.

Puchary i medale dla zwycięzców wręczali Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A., Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK S.A. oraz Piotr Ziętara, prezes zarządu MPWiK S.A.

Tej rywalizacji towarzyszył rozgrywany równocześnie na boisku ze sztuczną nawierzchnią turniej dzieci trenujących



Medale z rąk Grzegorza Dyrkacza, członka zarządu MPK S.A. odbierają dzieci z TS Tramwaj

w czterech małopolskich klubach: TS Tramwaj, Nadwiślan Kraków, Salos Kraków i NKP Podhale Nowy Targ. Najlepszymi zawodnikami zostali piłkarze zespołu NKP Podhale Nowy Targ, którzy z rąk Grzegorza Dyrkacza, członka zarządu MPK S.A. odebrali puchar, medale i drobne upominki.

Dla najlepszych drużyn puchary ufundował Prezydent Miasta Krakowa, który całe wydarzenie objął honorowym patronatem. Organizatorem piłkarskiego turnieju o Puchar Prezydent Miasta Krakowa było Towarzystwo Sportowe Tramwaj.

Turniej nie mógłby się odbyć bez wsparcia miejskich spółek: Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o., a także Grupy ZUE S.A. i KPPU.

Janusz Więckowski



Najlepsza drużyna turnieju - Policja



Puchar dla MPWiK wręczył Piotr Ziętara, prezes zarządu MPWiK



Puchar dla najlepszej dryżyny turnieju wręczył Mariusz Szałkowski - wiceprezes MPK S.A. w Krakowie



Zwycięska drużyna NKP Podhale

WYNIKI TURNIEJU

GRUPA A	GRUPA B	PÓŁFINAŁY
ZUE - Policja 0 : 6	Straż Pożarna - MPO 2-1	Policja - MPEC 5 : 2
MPK Kierowcy - Straż Miejska 0 : 3	KHK - MPEC 0 : 2	MPK Motorniczowie - MPWiK 0 : 1
Policja - MPK Motorowi 3 : 0	MPO - MPWiK 0 : 4	
ZUE - MPK Kierowcy 3 : 1	Straż Pożarna - KHK 2 : 0	MECZ O 5 MIEJSCE
Straż Miejska - MPK Motorowi 0 : 1	MPEC - MPWiK 0 : 0	Straż Miejska - Straż Pożarna 3 : 0 walkower
Policja - MPK Kierowcy 8 : 0	MPO - KHK 2 : 0	
ZUE - Straż Miejska 0 : 1	Straż Pożarna - MPEC 0 : 1	MECZ O 3 MIEJSCE
MPK Kierowcy - MPK Motorowi 0 : 4	KHK - MPWiK 0 : 6	PK Motorniczowie - MPEC 1 : 2
Policja - Straż Miejska 4 : 0	MPO - MPEC 1 : 0	
ZUE - MPK Motorowi 2 : 0	Straż Pożarna - MPWiK 1 : 1	FINAŁ
		Policja - MPWiK 1 : 1 karne 3 : 2
1.Policja 4-12-21-0	1.MPWiK 4-8-11-1	
2.MPK Motorniczowie 4-6-5-5	2.MPEC 4-7-3-1	
3.Straż Miejska 4-6-4-5	3.Straż Pożarna 4-7-5-3	
4.ZUE 4-6-5-8	4.MPO 4-6-4-6	
5.MPK Kierowcy 4-0-1-18	5.KHK 4-0-0-12	

KONKURS BEZPIECZNA JAZDA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

W 17. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który odbył 14 września na terenie zajezdni autobusowej Płaszów, najlepszym kierowcą autobusu został Piotr Trojański, który na co dzień pracuje właśnie w tej zajezdni. To on podobnie jak przed rokiem najlepiej poradził sobie z testem i zadaniami praktycznymi, zdobywając najwięcej punktów. Drugie miejsce zajął Piotr Wróbel z zajezdni autobusowej Wola Duchacka, a trzecie miejsce zajął Krzysztof Czopik, pracownik KTR (spółki-córki MPK S.A. w Krakowie). Najlepszą kobietą została Aneta Kańska z zajezdni autobusowej Płaszów.

Drużynowo najlepszym zespołem zostali kierowcy z zajezdni autobusowej Płaszów. Drugie miejsce zajęli kierowcy z KTR, trzecie – kierowcy zatrudnieni w zajezdni Wola Duchacka, a czwarte kierowcy z zajezdni autobusowej Bieńczyce. W sumie rywalizowało 16 kierowców.

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

Podczas każdego przejazdu kierowcy najpierw mieli za zadanie trafić piłką położoną na specjalnym talerzu przymocowanym z przodu autobusu do kosza. Następ-

nie jechali slalomem wzdłuż wyznaczonego wąskiego toru. Potem musieli zatrzymać autobus na przystanku w taki sposób, aby pasażerowie mogli komfortowo do niego wejść, a więc aby drzwi autobusu znalazły się na wprost słupka przystankowego. W kolejnym zadaniu musieli jechać 30 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem. Na koniec ich zadaniem było trafienie przymocowaną do autobusu lancą w plastikowe koło wiszące na słupku. A to wszystko starali się zrobić szybko i płynnie. Sędziowie liczyli bowiem czas wykonania przejazdu. Zawodnicy musieli się także wykazać dużą płynnością w prowadzeniu autobusu – w środku pojazdu na specjalnym talerzu była bowiem ustawiona piłka, która nie mogła spaść.

Oprócz kierowców w konkursie rywalizowali także mechanicy i inspektorzy. Najlepszym mechanikiem w zawodach, który najszybciej zmienił koło w autobusie, został Marcin Malik ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów. Kolejne miejsca zajęli: Dariusz Piorun z Woli Duchackiej i Arkadiusz Chochoł z Bieńczyce. Drużynowo najlepiej wypadła Stacja Obsługi Autobusów Płaszów. Drugie miejsce zajęli mechanicy z Bieńczyce, a trzecie z Woli Duchackiej.

Z kolei wśród inspektorów ruchu najlepiej poradził sobie Jarosław Siemiński. Drugie miejsce zajął Janusz



Na początku rywalizacji był test



Start – rywalizację motorniczych czas zacząć



Motorniczowie ćwiczyli precyzyjne zatrzymywanie się na przystanku



Trudny element rywalizacji kierowców – kto trafi w obęcz



O miano najlepszego rywalizowali elektromechnicy



Mechanicy musieli jak najszybciej zmienić koło



Trzeba było doskonale znać zasady udzielania pierwszej pomocy



Gratulacje i puchar najlepszemu inspektorowi, Jarosławowi Siemińskiemu, wręczył Adam Młot, komendant Straży Miejskiej



Nagrodę dla najlepszej kobiety wśród kierowców wręczyła Katarzyna Bury, członek zarządu MPK



Piotr Jurczyk – najlepszy motorniczy



Piotr Trojański – najlepszy kierowca

Michałowski a trzecie Piotr Bugaj. Ich zadaniem było wypełnienie testu z przepisów ruchu drogowego i przepisów wewnętrznych MPK S.A..

Następnego dnia, w piątek 15 września w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” rywalizowali motorniczowie i elektromechanicy. Spośród 12 motorniczych najlepiej z wszystkimi zadaniami poradził sobie Piotr Jurczyk z zajezdni tramwajowej Nowa Huta.

Drugie miejsce w konkursie zajęła Małgorzata Ferdek z zajezdni Nowa Huta, a trzecie Grzegorz Małek z KTR (spółka-córka MPK S.A. w Krakowie). Drużynowo najlepsza okazała się zajezdnia Nowa Huta.

Podobnie jak w przypadku rywalizacji kierowców konkurs sprawdzał wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego oraz umiejętność płynnej i bezpiecznej jazdy tramwajem.

Motorniczowie musieli najpierw prowadzić wagon z wyłączonym prędkościomierzem przez wyznaczony odcinek kontrolny z prędkością 10 km/h. W kolejnym zadaniu motorniczowie musieli zatrzymać tramwaj tak, aby drugie drzwi znalazły się na wprost słupka przyśtankowego. Trudnym zadaniem było także zatrzyma-

nie wagonu w taki sposób, aby pantograf znalazł się w wyznaczonym miejscu na sieci trakcyjnej oraz dojazd do przeszkody i ustawienie tramwaju w takiej odległości, jaką wcześniej motorniczy wylosował.

Wszyscy zawodnicy musieli jeszcze wykazać się umiejętnościami z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

Oprócz motorniczych rywalizowali także elektromechanicy. Wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął Stanisław Majcher ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Drugie miejsce zajął Adam Adamaszek ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, a trzecie Artur Gorajczyk z Nowej Huty. Drużynowo pierwsze miejsce zajęli elektromechanicy z Nowej Huty.

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

Marek Gancarczyk, Bogusław Porąbka, Marek Adamski

Dołącz do nas już dziś!



MPK S.A. w Krakowie

Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo

**Twoje miejsce
pracy może być tuż obok.**



Zostań kierowcą!

PRACOWNICY MPK WYRÓŻNIENI ZA POMOC INNYM OSOBOM



Nagrody za swoją postawę otrzymali Aleksander Hotłoś...



Łukasz Pilch...



i Urszula Potępa

Podczas konkursu „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską”, który odbywał się 14 i 15 września 2017 roku, trzech kierowców, trzech motorniczych i dwóch inspektorów ruchu otrzymało wyróżnienia i listy gratulacyjne od zarządu MPK S.A. w Krakowie za swoją postawę i pomoc innym. Ich zachowanie docenił także Komendant Miejski Policji w Krakowie inspektor Rafał Leśniak, Komendant Straży Miejskiej Adam Młot oraz Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie mł. bryg. mgr inż. Artur Nosek.

Nagrody za swoją postawę otrzymali: inspektor ruchu Maciej Machniewicz (za pomoc zaginionej osobie), inspektor ruchu Sławomir Górniewicz (za pomoc osobie chorej oraz pomoc osobie okradzionej), kierowca Sylwester Wójcik (za uniemożliwienie kontynuacji jazdy nietrzeźwemu kierowcy samochodu), kierowca Piotr Wróblewski (za pomoc w odnalezieniu zaginionej osoby), kierowca Marek Janda (za ugaszenie płonącego ciągnika przy al. Słowackiego).

Wyróżnienia i listy gratulacyjne za swoją postawę i pomoc innym otrzymali także motorniczkowie. Również ich zachowanie docenił Komendant Miejski Policji w Krakowie inspektor Rafał Leśniak. Nagrody za swoją postawę otrzymali: Aleksander Hotłoś (za pomoc w odnalezieniu zaginionej osoby), Urszula Potępa (za pomoc w odnalezieniu zaginionej osoby) oraz Łukasz Pilch (za udzieloną pomoc i prowadzenie akcji reanimacyjnej kierowcy samochodu osobowego).

Marek Gancarczyk



Kierowca Marek Janda został doceniony za ugaszenie płonącego ciągnika przy al. Słowackiego



Kierowca Sylwester Wójcik i Piotr Wróblewski odbierają wyróżnienia z rąk Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie



Wyróżnienia otrzymali inspektorzy MPK S.A. Maciej Machniewicz i Sławomir Górniewicz

MPK TESTUJE URZĄDZENIA, KTÓRE POMOGĄ NIEWIDOMYM W PODRÓŻY



W połowie 2017 roku na ulice Krakowa wyjechało pięć autobusów MPK S.A., w których z myślą o niewidomych i słabowidzących zostały zamontowane specjalne urządzenia o nazwie beacon. Dzięki nim osoby niewidome i słabowidzące zostaną poinformowane o numerze i kierunku jazdy zatrzymującego się na przystanku autobusu.

Testy tego rozwiązania były prowadzone na linii nr 124.

– *Ezen.se to innowacyjny projekt, którego celem jest wspieranie osób z dysfunkcjami wzroku w poruszaniu się komunikacją miejską. Sercem systemu jest aplikacja mobilna. Jej zadaniem jest poinformowanie znajdującego się na przystanku użytkownika o numerze i kierunku autobusu, który właśnie nadjeżdża na przystanek. Informacja jest przekazywana za pomocą komunikatu głosowego. Opcjonalnym dodatkiem, który wpłynie na komfort użytkownika jest opaska na nadgarstek typu MiBand. Dzięki niej beneficjenci projektu nie będą zmuszeni do ciągłego trzymania*

smartfona w dłoni. Emitowane przez nią wibracje poinformują o otrzymanym na telefon powiadomieniu z aplikacji – wyjaśnia pomysłodawca rozwiązania, Rafał Stępień, programista i absolwent Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

System opiera się na technologii Bluetooth Low Energy (Bluetooth 4.0). Do jego działania niezbędne jest utworzenie sieci niewielkich nadajników sygnału radiowego – beaconów. Wprowadzenie technologii ta jest obecna na rynku już od kilku lat, jednak takie jej zastosowanie jest posunięciem niezwykle innowacyjnym i wymaga weryfikacji. Od początku prac nad projektem członkowie grupy Ezen.se konsultowali swoją propozycję z przyszłymi użytkownikami. Nawiązali między innymi współpracę ze Specjalnym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie przy ul. Tynieckiej 6.

Marek Gancarczyk

BLISKO ĆWIERĆ MILIARDA ZŁOTYCH UNIJNEGO DOFINANSOWANIA NA ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ LINII TRAMWAJOWYCH W KRAKOWIE

Powstanie linia tramwajowa do Górki Narodowej. Andrzej Mikołajewski, dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w imieniu Gminy Miejskiej Kraków podpisał dwie umowy na unijne dofinansowanie modernizacji i rozbudowy komunikacji tramwajowej w Krakowie.

Pierwsza z nich to „Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej w Krakowie”. Unijne dofinansowanie wyniesie ponad 151 milionów złotych.

Druga umowa dotyczy „Modernizacji torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą”. Projekt otrzymał dofinansowanie o wartości 76,5 miliona złotych.

Prace przy budowie linii tramwajowej do Górki Narodowej obejmą budowę nowej linii tramwajowej z os. Krowodrza Górka do os. Górka Narodowa, przebudowę układu drogowego i skrzyżowań wzdłuż przebiegu trasy oraz budowę 3 parkingów funkcyjnych w systemie P&R (w tym jeden wielopoziomowy) i terminala autobusowo-tramwajowego.

Realizacja projektu przyczyni się do zmniejszenia korków w mieście, poprawy płynności ruchu i ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne. Całość zadań infrastrukturalnych polega na wykonaniu robót torowych, drogowych, wodociągowych, energetycznych, odwodnieniowych, gazowych, szaty roślinnej, wraz z systemem monitoringu miejskiego.

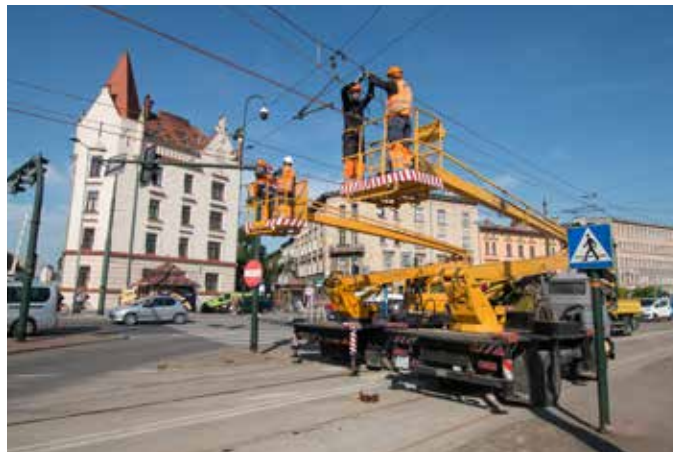
Natomiast w ramach projektu zmodernizowane zostaną (lub już są modernizowane) następujące torowiska:

- Torowisko na ul. Basztowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- Torowisko na ul. Zwierzynieckiej i ul. Kościuszki wraz z infrastrukturą towarzyszącą i podstacją trakcyjną „Tenczyńska”,

- Układ torowy w węźle rozjazdów ronda Kocmyrzowskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą i przebudową podstacji trakcyjnej „Bieńczycka”,
- Torowisko na ul. Krakowskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- Torowisko na al. Solidarności wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- Torowisko na ul. Starowiślniej wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- Torowisko w ciągu ulic Królewska, Podchorążych, Bronowicka wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Poprawa infrastruktury drogowo-tramwajowej po-

może zwiększyć wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego – to jest cel nadrzędny projektu. Przebudowa zdegradowanych odcinków torowisk tramwajowych będzie miała wpływ na poprawę płynności ruchu, bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu oraz ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne, tj. pozwoli na



redukcję oddziaływania hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń powietrza. Przebudowa uwzględni elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego.

W celu poprawy dostępu do usług transportu publicznego osobom niepełnosprawnym, starszym, czy też opiekunom z dziećmi, zmodernizowane zostaną perony, przystanki, wiaty tramwajowe wykorzystując rozwiązania wpływające na bezpieczeństwo podróżnych w okresie oczekiwania na przyjazd tramwaju, wsiadanie i wysiadanie z pojazdu.

Projekty zostały dofinansowane ze środków UE w ramach Działania 6.1 – Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Biuro Prasowe ZIKiT

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie aktywnie włączyło się w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. 17 września mieszkańcy mieli okazję zobaczyć jak wygląda ładowanie autobusów elektrycznych na Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Na pokaz mogli dotrzeć autobusem elektrycznym przegubowym, który kursował z ul. św. Wawrzyńca.

Również 17 września można było skorzystać z atrakcyjnych przejazdów zabytkowymi tramwajami na linii nr „0” z ul. św. Wawrzyńca do Cichego Kącika i do Kopca Wandy.

18 września młodzież krakowskich szkół brała udział w pokazach i szkoleniach z zakresu ratownictwa medycznego. Odbywały się one w zajezdni tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brożka 3.

20 września na rondzie Mogiłskim została zorganizowana akcja pod hasłem „Dla Ciebie poruszemy Kraków!” Krakowianie, którzy tam przyszli mogli zobaczyć autobus elektryczny oraz radiowóz hybrydowy MPK S.A. w Krakowie. Mogli także sprawdzić nowoczesne rozwiązania w zarządzaniu komunikacją miejską (prezentacja systemu monitorowania ruchu pojazdów, transmisja wideo z Centrum Sterowania Ruchem ZIKiT). Do dyspozycji był także system roweru miejskiego Krakowa, autobus Mobilis spełniający normę Euro 6. Można także



Autobus elektryczny z ul. św. Wawrzyńca zabierał chętnych na pokaz ładowania na zajezdnię Wola Duchacka

było wziąć udział w instruktażu korzystania z automatów biletowych.

22 września, z okazji Dnia bez Samochodu wszyscy pasażerowie mogli korzystać z komunikacji miejskiej za darmo.

Marek Gancarczyk

PZPTP Z PRACODAWCAMI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego, którego współzałożycielem jest MPK S.A. w Krakowie, dołączył do organizacji Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej. Ta decyzja daje PZPTP o wiele większe możliwości, jeśli chodzi o forsowanie różnego rodzaju rozwiązań z branży komunikacyjnej. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej są bowiem najstarszą i największą organizacją pracodawców w Polsce. Działają od 1989 roku i reprezentują już ponad 12 tys. firm.

Związek Pracodawców Transportu Publicznego planuje w najbliższym czasie przygotować uwagi do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, której projekt

jest obecnie diskutowany. Władze związku zastanawiają się też nad ujednoczeniem umów powierzenia zadań przewoźnikom przez gminy.

PZPTP planuje także wyjść z inicjatywą reaktywacji zawodu kierowca-mechanik przez Ministerstwo Edukacji Narodowej.

Przypomnijmy, że Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego skupia przedstawicieli organizatorów komunikacji miejskiej oraz miejskich spółek komunikacyjnych z całej Polski.

Marek Gancarczyk

ŁĄCZY NAS KREW – AKCJA POLSKIEGO ZWIĄZKU PRACODAWCÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO

MPK S.A. w Krakowie włączyło się w akcję „Łączy nas krew” organizowaną przez Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego, której celem było zachęcanie do honorowego oddawania krwi. To odpowiedź na liczne apele o oddawanie krwi, której zawsze brakuje w okresie wakacyjnym. Okazją do przeprowadzenia tej ogólnopolskiej kampanii był obchodzony Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. 22 września, który jest obchodzony jako Dzień bez Samochodu (tego dnia wszyscy pasażerowie w Krakowie mogli podróżować bezpłatnie) w ramach akcji krew było można oddać w wielu polskich miastach. Mieszkańcy Krakowa mogli to zrobić w dwóch punktach: głównej siedzibie Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa przy ul. Rzeźniczej 11 oraz w oddziale terenowym RCKiK przy ul. Wielickiej 265 w Uniwersyteckim Szpitalu Dziecięcym w Prokocimiu.

Dla każdej osoby, która 22 września zdecydowała się przyjść do jednego z tych punktów i oddać krew zostały przygotowane drobne upominki. Wystarczyło podczas rejestracji powołać się na akcję „Łączy nas krew” i podać hasło „Komunikacja MPK”. PZPTP powstał 21 marca 2017 roku, a wśród jego założycieli jest MPK



**OGÓLNOPOLSKA
AKCJA ODDAWANIA
KRWI**

ŁĄCZY NAS KREW

Organizator:

**POLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

I TY MOŻESZ KOMUŚ URATOWAĆ ŻYCIE !



S.A. w Krakowie. Zadaniem związku jest m.in. promocja komunikacji miejskiej jako ekologicznego środka poruszania się, co w konsekwencji ma podnieść społeczną świadomość na temat korzyści płynących z korzystania z komunikacji zbiorowej.

Marek Gancarczyk

GŁOŚNA ROZMOWA PRZEZ TELEFON NAJBARDZIEJ PRZESZKADZA PASAŻEROM



Naszyc pasażerów zapytaliśmy, jakie zachowanie współpasażerów najbardziej przeszkadza im w podróży komunikacją miejską. Większość osób, która wzięła udział w sondzie przeprowadzonej na stronie internetowej krakowskiego przewoźnika www.mpk.krakow.pl uznała, że były to głośne rozmowy przez telefon. Tak zagłosowało 41 proc. pasażerów. Drugie miejsce – 30 proc. zajęło blokowanie drzwi w pojazdach po wejściu do pojazdu. Kolejne miejsce w sondzie zajął przejazd z nieściągniętym plecakiem – 16 proc. Co ciekawe pasażerów najmniej denerwuje nieustępowanie miejsca osobom niepełnosprawnym, starszym oraz kobietom w ciąży. Tak zagłosowało tylko 13 proc. osób.

W internetowej sondzie wzięło udział prawie 14 tys. internautów.

Marek Gancarczyk

DASZEK NAD AUTOMATAMI BILETOWYMI OCHRONI PASAŻERÓW



Nad automatem Krakowskiej Karty Miejskiej przy skrzyżowaniu ul. Saskiej i Płaszowskiej został zamontowany specjalny daszek, który ma chronić pasażerów przed deszczem. To pierwszy automat KKM, nad którym pojawiło się takie rozwiązanie. MPK S.A. planuje jednak montaż identycznych daszków na kolejnych automatach, które nie stoją pod wiatami przystankowymi, m.in.: dworzec autobusowy „Czyżyny Dworzec”, dworzec autobusowy „Prądnik Czerwony”, okolice przystanku tramwajowego „Klasztorna”, al. Jana Pawła II, przystanek autobusowy "Uniwersytet Rolniczy", al. 29 Listopada, przystanek autobusowy "Opolska Estakada", al. 29 Listopada, przystanek autobusowy "Miechowity", ul. Młyńska. Mają się one pojawić nad tymi automatami jeszcze przed 1 listopada. Daszek ma zapewnić komfortowy zakup biletów szczególnie w okresie jesieni i zimy, gdy często pada deszcz i śnieg. MPK S.A. zdecydowało się na montowanie daszków w wyniku zgłoszeń pasażerów, którzy oczekiwali takiego rozwiązania.

Marek Gancarczyk

REMONTY PUNKTÓW SOCJALNYCH DLA PROWADZĄCYCH

W bieżącym roku MPK S.A. zaplanowało trzy generalne remonty punktów socjalnych dla prowadzących pojazdy. Pierwszy z nich to zakończony już remont punktu zlokalizowanego w Łagiewnikach. Dawne pomieszczenie inspektora ruchu zostało zaadaptowane na pomieszczenie do spożywania posiłków oraz wypoczynku. Znajduje się w nim fotel do masażu dla prowadzących. Pomieszczenie kuchenne zostało gruntownie przebudowane. Zmiana układu kuchni wymu-

umieszczenie w nim dwóch stolików wraz z krzesłami. Nowa zabudowa kuchenna, miejsce na mikrofalówkę, automat do sprzedaży ciepłych napojów oraz dystrybutor na wodę uzupełnią nowopowstałe zaplecze socjalne dla prowadzących. Z myślą o komforcie prowadzących został tam także wstawiony fotel do masażu. Przebudowie uległy również inne pomieszczenia. Dobudowano drugą toaletę. W przyszłym roku przebudowane zostanie pomieszczenie inspektora ruchu, damska toaleta oraz korytarz.



Punkt socjalny Łagiewniki

szona została wydzieleniem z niej pomieszczenia sanitarnego. Obecnie po przebudowie punkt posiada dwie toalety. Punkt został też wyposażony w nowe meble. Nie zapomniano również o automacie z gorącymi napojami, mikrofalówce oraz o dystrybutorze z wodą.

Drugim punktem socjalnym, w którym obecnie trwają prace modernizacyjne jest Krowodrza Górka. Małe pomieszczenie kuchenne zostało połączone z dawnym magazynkiem. Nowopowstałe pomieszczenie jest niemal 1,5 razy większe do pierwotnego. Pozwoli to na



Punkt socjalny Kombinat



Punkt socjalny Krowodrza Górka

Trzecim ostatnim punktem socjalnym, który zostanie przebudowany jest punkt zlokalizowany na pętli Kombinat. Obecne pomieszczenie inspektora zostanie zamienione na duże pomieszczenie socjalne dla kierowców. Nowe stoliki, zabudowa kuchenna oraz inne urządzenia wypełnią powierzchnie w sposób optymalny. Wszystkie przeprowadzane modernizacje punktów niewątpliwie wpłyną na poprawę komfortu spędzania przerw w czasie pracy przez prowadzących.

Hubert Wagała

PORADNIK DLA STUDENTÓW I ROKU

Dodatkowe kursy tramwajowe i autobusowe oraz specjalnie otwarte w sobotę, 30 września dwa Punkty Sprzedaży Biletów – to udogodnienia, które zaplanował Kraków z myślą m.in. o studentach rozpoczynających nowy rok akademicki. Dla studentów pierwszego roku został także przygotowany specjalny poradnik, w którym można znaleźć najważniejsze informacje o taryfie biletowej, zakupie biletu i funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Dzięki otwarciu 30 września torowiska na ul. Grzegorzeckiej linia nr 3 w dni powszednie kursuje częściej, bo co 10 minut. Lepsze połączenie uzyskały także osoby dojeżdżające z Czerwonych Maków i os. Piastów, dzięki uruchomieniu dodatkowej linii tramwajowej nr 72. W sumie od 2 października na krakowskich ulicach w dzień powszedni kursuje o 18 pociągów tramwajowych więcej niż to było we wrześniu. Z kolei już 25 września dla wygody studiujących została uruchomiona linia nr 429 (Skarżyńskiego – Dworzec Główny Zachód), a od 2 października kursuje linia nr 409 (Cracovia Stadion – Przegorzały UJ). Częściej, bo co 10 minut kursuje także linia nr 304 (Wieliczka Kampus – Dworzec Główny Zachód).

Jak kupić bilet i jak podróżować komunikacją miejską w Krakowie? – poradnik dla studentów I roku

Korzystając z komunikacji miejskiej w Krakowie najlepiej kupić bilet okresowy. To najtańszy sposób podróżowania. Najwygodniej taki bilet można nabyć w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej lub przez Internet za pośrednictwem strony ebilet.kkm.krakow.pl. Warto podkreślić że Kraków znalazł się w ścisłej czołówce miast najbardziej przyjaznych studentom pod względem zniżki na komunikację miejską. Przy zakupie biletu semestralnego na wszystkie linie w Krakowie student może liczyć na 21,7% oszczędności w stosunku do ceny pięciu biletów miesięcznych, co jest

trzecim wynikiem wśród 12 największych ośrodków akademickich w Polsce (ranking został przygotowany przez serwis KontoStudenta.pl w ubiegłym roku).

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

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

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

Część uczelni wyższych za dbała o to, aby zebrać dane studentów i przekazać je Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu S.A. w Krakowie. Do tych uczelni należy:

- Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości (studenci),
- Akademia Górniczo-Hutnicza (studenci i doktoranci),
- Uniwersytet Jagielloński (studenci i doktoranci),
- Wyższa Szkoła Europejska (studenci),
- Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie (studenci).
- Politechnika Krakowska (studenci tej uczelni z tego udogodnienia mogą korzystać po raz pierwszy w tym roku),
- KA-Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego (studenci),
- UR-Uniwersytet Rolniczy (studenci i doktoranci).



Na początku roku akademickiego tramwaje kursowały przez ul. Pawią i Westerplatte...



i przez ul. Grzegorzecką pod przebudowywanym wiaduktem kolejowym

Dzięki temu studenci tych uczelni od razu mogą samodzielnie doładować swoje ELS w jednym ze 134 automatów Krakowskiej Karty Miejskiej.

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

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

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

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

W razie jakichkolwiek problemów z zakupem biletu w automacie zawsze można zadzwonić pod czynny całą dobę numer infolinii MPK S.A. w Krakowie: 12 19 150.

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

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

System Komunikacji Miejskiej w Krakowie obejmuje swoim zasięgiem obszar miasta Krakowa i 15 gmin ościennych (Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów-Lu-

borzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skała, Skawina, Słomniki, Świątyni Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki).

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

I strefa biletowa – obejmuje terytorium Gminy Miejskiej Kraków,



przez rondo Kocmyrzowskie

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

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

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

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

Wszelkie uwagi odnośnie funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej można zgłaszać organizatorowi krakowskiego transportu zbiorowego – Zarządowi Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie (www.zikit.krakow.pl)

Przypominamy lokalizację oraz godziny funkcjonowania Punktów Sprzedaży Biletów:

Lokalizacja Punktów Sprzedaży Biletów:

- Ul. Podwale 3/5 – czynny pn – pt, 9:00-19:00 (Punkt Sprzedaży przy ul. Podwale 3/5 będzie czynny dodatkowo w sobotę 30 września 2017 w godz. 9:00-17:00).
- Os. Centrum D bl.7 – czynny pn-pt, 9:00–19:00.
- ul. Krowoderskich Zuchów 8a – czynny pn-pt, 9:00–19:00.
- Ul. św. Wawrzyńca 13 – czynny pn-pt, 8:00-16:00.
- Pętla autobusowa MPK przy Dworcu Głównym Wschód – czynny pn-pt, 9:00–19:00, sobota 8:00 – 16:00.
- Ul. Powstańców Wielkopolskich 6, czynny pn-pt, 9:00–17:00.

Szczegółowe informacje o funkcjonowaniu krakowskiej komunikacji są dostępne na stronie:

http://zikit.krakow.pl/strona_glowna/212916,artykul,ogolne.html

Marek Gancarczyk, Joanna Świt

26 LAT STRAŻY MIEJSKIEJ W KRAKOWIE

28 sierpnia 2017 roku odbyły się uroczystości z okazji święta Straży Miejskiej. W gali wzięli udział Prezydent Miasta Krakowa, Wojewoda Małopolski, Przewodniczący Rady Miasta Krakowa, przedstawiciele służb mundurowych, wojska, kościoła oraz wielu innych znamienitych gości.

– Najlepsza w Polsce Straż Miejska, która funkcjonuje na wielu polach: bezpieczeństwa, porządku, edukacji, ekologii. To są ludzie, którzy dbają o nasze bezpieczeństwo pod każdym względem. To są także ludzie, którzy swoje życie narażają dla ratowania i życia i mienia innych – tymi słowami Prezydent Miasta Krakowa Jacek Majchrowski podkreślił rolę straży w Krakowie.

W trakcie gali wręczone zostały nagrody oraz odznaczenia, przyznawane przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Za zasługi dla obywateli Miasta Krakowa oraz czyny przekraczające zwykłe obowiązki służbowe

oraz pracę społeczną odznaczony został złotym krzyżem zasługi komendant Straży Miejskiej Miasta Krakowa Adam Młot.



Adam Młot, komendant Straży Miejskiej odbiera odznakę Honoris Gratia od Piotra Ćwika, wojewody Małopolskiego

Prezydent Jacek Majchrowski uhonorował odznaką Honoris Gratia m.in. inspektora Roberta Strzeleckiego – pełniącego obowiązki Komendanta Wojewódzkiego Policji w Krakowie.

Wręczono również medale „Na Straży Miasta”, w podziękowaniu za pomoc oraz przyczynianie się do poprawy porządku publicznego. Otrzymał go m.in. Prezes Zarządu Miejskiego

Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

W 2017 roku Straż Miejska Miasta Krakowa obchodzi 26-lecie istnienia. Krakowska jednostka została powołana 2 kwietnia 1991 roku zarządzeniem ówczesnego prezydenta miasta Krzysztofa Bachmińskiego.

Marek Anioł

GRZEGORZ DYRKACZ LAUREATEM NAGRODY ERNEST

Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK S.A. w Krakowie ds. zarządzania przewozami został laureatem w konkursie ERNEST za rok 2016. Zdobył nagrodę w kategorii najaktywniejszy działacz w dziedzinie transportu. Ogłoszenie wyników konkursu i wręczenie statuetek ERNESTA miało miejsce w Warszawie w dniu 7 września 2017 roku, podczas uroczystego spotkania Zarządu Krajowego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji z Członkami Honorowymi.

Kapituła konkursu składa się z prezesa SITK i przewodniczących



sześciu zespołów branżowych. Wybór laureatów przez Kapitułę odbywa się na posiedzeniu Kapituły w głosowaniu tajnym.

Nagrody Ernest są przyznawane osobom, które prowadzą wyróżniającą działalność na rzecz transportu i Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Marek Gancarczyk

Grzegorz Dyrkacz,
laureat nagrody ERNEST
za 2016 rok

CLASSIC MOTO SHOW – WYSTAWA ZABYTKOWYCH POJAZDÓW

CLASSIC MOTO SHOW – to jedyna w swoim rodzaju wystawa motoryzacyjna organizowana na południu Polski. Swój debiut miała w 2012 r. i zgromadziła wówczas prawie 7 000 osób. Od tego momentu dla miłośników i kolekcjonerów motoryzacji stała się wydarzeniem cyklicznym, przyciągającym z roku na rok coraz większe rzesze zarówno wystawców jak i zwiedzających. Według statystyk wystawę aktualnie odwiedza ok. 10 000 osób.

Wystawa organizowana jest na terenie Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, a jej idea jest:

- prezentacja historii motoryzacji – głównie w oparciu o zbiory polskich kolekcjonerów,
- promocja kolekcjonerstwa,
- restauracja zabytków techniki motoryzacyjnej.

Odwiedzający wystawę mogą podziwiać zarówno zabytkowe samochody pochodzące z różnych epok – począwszy od lat 20-tych XX wieku, jak i te z czasów współczesnych, czyli nowsze youngtimery. Wśród eksponatów są też przedstawiciele dwóch kółek a także okazy specjalne, jak niesamowity American LaFrance. W sumie wystawa obejmuje aż do 200 dużej wartości eksponatów.

W tym roku – VI edycja wystawy odbyła się w dniach 8-10 września (piątek-niedziela).

Prezentowane obiekty zostały podzielone na działy:

- polskie legendy,
- auta krajów demokracji ludowej,
- amerykańskie marzenia,
- legendarni mistrzowie,
- poczciwe i niezawodne,
- pierwsze automobile,
- zabytkowe jednoślady.

W specjalnej strefie Mille Miglia, można było podziwiać pojazdy biorące udział w fantastycznym włoskim wyścigu klasyków, znanym na całym świecie, obecnie obchodzącym swoje 90-lecie.

Jubileusz 90-lecia obchodzi też w tym roku komunikacja autobusowa w Krakowie. Z tej okazji nie mogło na wystawie zabraknąć stoiska MPK, którego główną atrakcją był najstarszy jeżdżący autobus w Polsce – Durant Rugby Express L. Dzisiaj dziarski 88 latek wciąż jest w ruchu i na wystawę przybył o własnych siłach. Można było podziwiać jego wnętrze, poznać historię, zapytać kierowcę/mechanika o techniczne szczegóły, a także zrobić pamiątkową fotografię z udziałem konduktorki ubranej w mundur z lat 20-tych minionego wieku.



Durant interesował wielu odwiedzających wystawę, w tym najmłodszych

Durantowi na wystawie towarzyszył jego dużo młodszy kolega – elektryczny Solaris. Każdy kto wszedł do tego autobusu otrzymywał do skasowania okolicznościowy bilet. Każdy też mógł zasiąść na fotelu kierowcy i zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie. Jeżeli komuś rola kierowcy autobusu bardziej przypadła do gustu, mógł bezpośrednio u pracowników Działu Kadr MPK zasięgnąć informacji jakie wymogi należy spełnić, by zostać kierowcą/motorniczym krakowskiego przewoźnika. Zainteresowany otrzymywał też stosowną ulotkę. Rekrutacja dotyczyła również stanowisk mechanika, elektromechanika, elektronika, tokarza.

W elektrycznym autobusie najmłodszy mieli okazję poznać kulisy bezpiecznego korzystania z komunikacji



Zwiedzający przed nowoczesnym autobusem Solarisa

miejskiej, a także od inspektorów ruchu uzyskać odpowiedź na wszystkie nurtujące a związane z komunikacją pytania.

Przed autobusem pracownicy MPK zorganizowali dla najmłodszych kącik edukacyjny połączony z warsztatami „mechanicznymi”, w trakcie których dzieci składały autobusy z kartonów. Każde dziecko miało szansę pomalować autobus, tramwaj lub rozwiązać edukującą, specjalnie na tę wystawę przygotowaną krzyżówkę.

Kącik cieszył się tak dużym zainteresowaniem, że brakowało wolnych miejsc przy stolikach. Wielu odwiedzających przybyło na wystawę z innych zakątków kraju i zza granicy. Ci pierwsi bardzo często porównywali komunikację w swoim mieście z komunikacją krakowską i dzielili się swoimi wnioskami. Byli też tacy, którzy

w czerwcu 2017 roku towarzyszyli nam podczas wielkiej jubileuszowej Parady Autobusów i właśnie to wydarzenie wspominali w rozmowach. Wielu pytało o dni otwarte w MPK i kolejne imprezy dla mieszkańców. Tych informowaliśmy o naszych cyklicznych akcjach jak: przejazd Mikołaja i kolędowanie w tramwaju świątecznym, Walentynki, Dzień Kobiet, Dzień Dziecka, Dzień Seniora, Akademia Młodego Krakowianina, odsyłając przy okazji na stronę internetową MPK w celu śledzenia na bieżąco szczegółów dotyczących tych i innych wydarzeń. Zapraszaliśmy też, szczególnie najmłodszych, do Akwariuszka (fragment wagonu 105N w holu budynku MPK przy ul. J. Brożka 3).

Małgorzata Rzychniak

Fot. L. Uchański

KONKURS FOTOGRAFICZNY W ROCZNICĘ PRZEJAZDU PAPIEŻA FRANCISZKA TRAMWAJEM

W ubiegłym roku podczas odbywających się w Krakowie Świątowych Dni Młodzieży Papież Franciszek na mszę odbywającą się na krakowskich błoniach pojechał specjalnie przygotowanym do tego celu tramwajem. Było to pierwszy raz kiedy Papież podróżował w ten sposób. Papieski tramwaj do dzisiaj kursuje po Krakowie przewożąc codziennie tysiące pasażerów i wzbudzając przy tym duże zainteresowanie i zachwyty.

Od momentu kiedy pierwszy raz pojawił się na ulicach miasta do siedziby Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie zaczęły służyć zdjęcia tramwaju papieskiego wraz ze słowami podziękowania. Wiele razy zdarzało się również że turyści przyjeżdżający do Krakowa dzwonili na informację MPK aby dowiedzieć się kiedy i na jakich liniach mogą spotkać ten specjalny tramwaj.

Widząc tak duże zainteresowanie pojawił się pomysł na zorganizowanie konkursu fotograficznego na najlep-

sze zdjęcie tramwaju papieskiego. Zainteresowanie konkursem i ilość nadesłanych zdjęć przekroczyły najśmielsze oczekiwania. Już pierwszego dnia konkursu na maila krakowskiego przewoźnika przysłano ok. 100 zdjęć. Po 14 dniach, w czasie których zbierane kon-

kursowe zdjęcia, spośród wszystkich nadesłanych zdjęć tramwaju papieskiego zostało wybranych 10 najlepszych prac. Ich twórcy poza zestawami gadżetów otrzymali specjalne pamiątkowe bilety pasażerów tramwaju papieskiego, które zostały przygotowane dla pasażerów którzy wraz z papieżem jechali na mszę na krakowskich błoniach.

Najlepsze 10 zdjęć trafiło następnie na oficjalny profil MPK S.A. na Facebooku, gdzie użytkownicy wybrali najlepsze zdjęcie. Jego autor otrzymał m.in. niepowtarzalną możliwość samodzielnego poprowadzenia Tramwaju Papieskiego.



Zwycięzcy konkursu

Jerzy Maszewski

SZCZEP TRAMWAJOWY ZHP IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI

Rok 2017 został ustanowiony przez Sejm i Senat RP Rokiem Tadeusza Kościuszki, w związku z przypadającą w tym roku 200 rocznicą jego śmierci. Tadeusz Kościuszko – Najwyższy Naczelnik Siły Zbrojnej Narodowej i przywódca ogólnonarodowego powstania – insurekcji kościuszkowskiej, to polski oraz amerykański generał, niezłomny bojownik w walkach o niepodległość.

W Krakowie w katedrze na Wawelu, w krypcie św. Leonarda spoczywają jego doczesne szczątki, u stóp Wawelu znajduje się jego pomnik, w naszym mieście obywatele usypali Kopiec Kościuszki – jeden z najtrwalszych symboli idei wolności i niepodległości.

Tadeusz Kościuszko był także patronem działającego na terenie MPK Szczepu Tramwajowego Związku Harcerstwa Polskiego.

W okolicznościowym wydaniu „Sygnałów MPK” na 100-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie nr.12/13 16.IX. – 15.X.1975. czytamy: „Szczep młodzieżowy powstał w 1965 r. z inicjatywy Czesława Dylowicza. Miał on początkowo charakter turystyczny. Od 1967 r. działa na zasadach Statutu ZHP. Pierwszym jego komendantem był hm. Stanisław Kot.

Szczep od roku 1973 nosi imię Tadeusza Kościuszki. Zrzesza w swych szeregach przede wszystkim uczniów szkoły przyzakładowej i obecnie skupia 120 osób. Do członków szczepu należy pierwsze miejsce w Mistrzostwach Polski w zawodach strażackich.

Za swą pracę z młodzieżą harcerze otrzymali w 1974 r. sztandar ufundowany przez załogę przedsiębiorstwa.

Obecnie funkcję komendanta pełni hm. Bogdan Kowalczyk, a w skład Rady Szczepu wchodzi: pwd. Ryszard Szczurek, pwd. Janusz Pasternak, pwd. Maria Jordan, phm. Ryszard Czubaj i pwd. Krystyna Korpan.

Jest to jedyny szczep w Polsce, który powstał i działa w zakładzie pracy”.

W dniu 15.11.1975 r. w ramach obchodów 10-lecia Szczepu odbyła się piękna uroczystość na płycie Rynku Głównego.

W „Sygnałach MPK” nr.16 z 16-30.11.1975. czytamy: „Program przewidywał przemarsz Szczepu do Rynku Głównego, gdzie przy sztandarze odczytano rozkaz komendanta Hufca. Niezapomnianą chwilą dla sześciu kandydatów, był moment uroczystego przyjęcia ich w szeregi ZHP, połączony ze ślubowaniem. Jako że patronem Szczepu jest T. Kościuszko, w miejscu przysięgi wodza powstania zapłonął znicz. Harcerze w uroczystych mundurach zaciągnęli warty – złożono wiązanki kwiatów. Imponująco wypadła defilada Szczepu przed władzami i rzeszami ciekawych wydarzenia krakowian”.

Byłem jednym z tych sześciu chłopców, uczniów ZSZ MPK, którzy byli wtedy przyjmowani do Szczepu.

Było to dla mnie niesamowite wrażenie, składałem przysięgę harcerską przy płycie upamiętniającej miejsce, gdzie składał przysięgę Naczelnik Kościuszko podczas insurekcji 1794 r. Czułem się kimś ważnym stojąc na warcie honorowej i uczestnicząc w defiladzie Szczepu.

W pracach Szczepu uczestniczyłem do czasu powołania do służby wojskowej. Potem już jako sympatyk w latach 1984-1985 pomagałem reaktywować Szczep na terenie ZSZ MPK. Zadania tego podjął się Franciszek Jach i swój cel zrealizował.

W grudniu 1985 r. Rada Pracownicza MPK podjęła uchwałę akceptującą reaktywowanie na terenie MPK Szczepu Tramwajowego im. Tadeusza Kościuszki („Sygnały MPK” nr.21 z 15.12.1985r.). Szczep znów zaczął działać.

Niestety nie przetrwał przemian ustrojowych i reorganizacji przedsiębiorstwa, stracił też swoją naturalną bazę, jaką była ZSZ MPK.

Chciałbym tym artykułem wywołać reakcję harcerzy, którzy należeli do naszego Szczepu. Nie wiem czy jest możliwe reaktywowanie Szczepu, ale może postaramy się odzyskać nasz sztandar, aby w tym roku znalazł swoje miejsce wśród innych sztandarów w MPK.

Władysław Michalski



KALENDARIUM

01.07.2017

08:35 ul. Długa w kierunku Basztowej – nieprawidłowo zaparkowany samochód blokuje przejazd tramwajom. Wezwany na miejsce patrol Straży Miejskiej wzywa lawetę, a ta zabiera Forda Focusa na strzeżony parking. Zatrzymanie w ruchu do 9:10.

13:51 Ponowne zatrzymanie w ruchu tramwajowym na ulicy Długiej i ponownie samochód, tym razem marki KIA, ładuje na strzeżonym parkingu. Zatrzymanie do 14:26.

02.07.2017

O godzinie 5:00 motorniczy tramwaju linii 4 zgłosił uszkodzony automat biletowy na pętli Wzgórza Krzesławickie. Była to kolejna próba włamania do automatu biletowego w tym miejscu.

07.07.2017

16:41 zatrzymanie w ruchu tramwajowym na ulicy Starowiśniej przy św. Wawrzyńca. Powodem było ujawnienie kradzieży portfela w tramwaju linii 24. Wezwany na miejsce patrol policji przeszukał pasażerów.

12.07.2017

15:09 os. Kolorowe w kierunku ronda Czyżyńskiego – piesza, w wieku 75 lat weszła pod nadjeżdżający tramwaj linii 52. Piesza przechodziła przez torowisko przejściem dla pieszych ale na czerwonym świetle. Zatrzymanie w ruchu do 16:02.

13.07.2017

15:05 Przystanek Kabel w kierunku Nowego Bieżanowa – kierująca samochodem Lanos wjechała pod tramwaj linii 3. Zatrzymanie w ruchu do 15:53.

14.07.2017

16:03 Przy przystanku Białucha w kierunku ronda Czyżyńskiego, rowerzystka przejeżdżając na czerwonym świetle wjechała pod tramwaj linii 52. Zatrzymanie w ruchu do 17:06.

17.07.2017

17:15 Na al. Pokoju w kierunku ronda Grzegórzeckiego, kierująca samochodem VW wjechała pod tramwaj linii 1. Zatrzymanie w ruchu do 18:04.

20.07.2017

11:42 Na pętli Wzgórza Krzesławickie doszło do wykolejenia tramwaju linii 4. Powodem było uszkodzone

torowisko na jednej z pętli. Prace naprawcze trwały do 21:30.

15:45 Na przystanku Dworcowa w kierunku Nowego Bieżanowa opiekunka pozostawiła niezabezpieczony wózek dziecięcy. Wózek stoczył się pod tramwaj linii 73. Na szczęście dziecko było na rękach opiekunki.

16:43 Na ulicy Królewskiej doszło do wyrzucenia torowiska. Przerwa w kursowaniu komunikacji tramwajowej trwała 107 minut.

26.07.2017

20:02 Na ul. Długiej zablokowany ruch tramwajowy w kierunku Nowego Kleparza. Samochód Audi został odholowany na parking strzeżony. Z powodu blokady i z powodu remontów, linie np. 4 i 14 kierowane były do Nowej Huty od Teatru Bagatela przez ul. Wielicką. Przerwa w ruchu trwała 55 minut.

27.07.2017

20:22 Nietrzeźwy mężczyzna na przystanku Grota Roweckiego zatoczył się pod nadjeżdżający tramwaj. Konieczna interwencja pogotowia dźwigowego ze Stacji Obsługi Podgórze. Mężczyzna z urazem nogi i ogólnymi potłuczeniami został odwieziony do szpitala na ul. Kopernika, gdzie stwierdzono obecność 3‰ alkoholu w krwi. Zatrzymanie w ruchu do 21:54.

02.08.2017

13:30 Zatrzymanie na ul. Długiej spowodowane tym razem wtargnięciem pieszej pod tramwaj. Kobieta po zakupie biletu w parkomacie bez rozglądania się weszła na jezdnię. Przerwa w ruchu do 14:06.

07.08.2017

06:37 Na ulicy Długiej kierowca samochodu osobowego dostał zawału serca. Wyciągnięty z samochodu przez przechodniów, po rozbiciu szyby był reanimowany przez motorniczego tramwaju linii 4.

20:20 Os. Na Skarpie – atak agresywnego pasażera na kierowcę autobusu. Kierowca został obłany piwem i uderzony puszką. Sprawca ataku zbiegł.

14.08.2017

08:45 Na stacji benzynowej przy skrzyżowaniu ulic Wielickiej, Kamieńskiego i Malborskiej doszło do rozsz-

czelnienia się cysterny z gazem. Straż pożarna oraz policja zamknęły ruch na przylegających ulicach do godziny 11:10.

15.08.2017

11:45 Kolejne wtargnięcie pieszej pod tramwaj, tym razem linii 14 przy Nowym Kleparzu. Piesza, w wieku lat 25 została przewieziona do szpitala przy ul. Wrocławskiej.

28.08.2017

14:50 Przy przystanku Białucha w kierunku Ronda Czyżyńskiego, pieszy w wieku 65 lat wszedł pod tramwaj linii 4. Poszkodowany przytomny zabrany został przez pogotowie do szpitala. Przerwa w ruchu do 16:32.

06.09.2017

15:20 Pod autobus linii 194, dojeżdżający do przystanku Centrum Kongresowe ICE, wbiegła dziewczynka

w wieku 12 lat. Dziecko przebiegało przez przejście na czerwonym świetle. Oprócz dziecka do szpitala zabrana została 70 letnia pasażerka autobusu.

08.09.2017

11:12 Awaria w zakładzie energetycznym. Do godziny 11:56 brak prądu w sieć trakcyjnej na ulicach Podchorążych, Bronowickiej i Balickiej.

24.09.2017

10:43 Policja poprosiła o pomoc w poszukiwaniach 10-letniego upośledzonego chłopca, który oddalił się z domu w okolicach Dąbia. Po nadaniu komunikatu do prowadzących ustalono, że dziecko wsiadło do tramwaju linii 22, a na rondzie Grzegórzeckim przesiadło się do tramwaju linii 9. Policja odebrała chłopca na przystanku Teligi z tramwaju linii 9 o godzinie 11:03.

Michał Ginter

DZIAŁALNOŚĆ KLUBU „HDK” PCK PRZY MPK S.A. W KRAKOWIE W I PÓŁROCZU 2017 ROKU

Klub „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie obchodzi w tym roku jubileusz 55-lecia swojej działalności. Mobilizuje to członków Klubu do szczególnej aktywności.

Praca Klubu koncentrowała się na indywidualnym oddawaniu krwi przez członków oraz na pozyskiwaniu nowych krwiodawców spośród młodych, nowo przyjętych do MPK pracowników.

Najbardziej widoczna działalność Klubu to organizacja kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju.

W I półroczu 2017 roku odbyło się 7 kwest i 1 akcja informacyjna.

Pierwszy rodzaj kwest wspierał Fundacje i organizacje posiadające zgodę na przeprowadzanie zbiórek publicznych. Były to kwesty dla działającej na rzecz Osób Niewidomych Fundacji „Mis ^ Kon”, dla Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „MATIO”, dla Fundacji Hospicjum św. Łazarza „Pola Nadziei”, dla Fundacji „Słoneczko”.

Z kolei informacyjna akcja społeczna odbyła się w ramach obchodzonego na całym świecie „Dnia Autyzmu” w ramach współpracy z Niepubliczną Szkołą i Przedszkolem dla Dzieci ze Spektrum Autyzmu.

Drugi rodzaj kwest to działalność w ramach Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie, w ramach którego Klub funkcjonuje. Ich efekty wspierały działalność PCK: pomoc ludziom starszym, samotnym, niepełnosprawnym, ubogim i rodzinom wielodzietnym.

Ze względu na rozpoczęte na szeroką skalę remonty torowisk i uciążliwe objazdy ta forma działalności została aktualnie zawieszona.

Ponadto Klub włączył się w organizację na terenie MPK S.A. w Krakowie zbiórki pieniędzy na leczenie i rehabilitację córki byłego pracownika MPK.

Należy też wspomnieć o aktywnym udziale Klubu w przygotowaniu i organizacji tradycyjnej „Mszy Tramwajarskiej” w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy oo Redemptorystów w dniu 29.01.2017 r.

Członkowie Klubu stanowili też najczęściej poczet sztandarowy MPK podczas różnych uroczystości na terenie miasta i pogrzbów długoletnich pracowników.

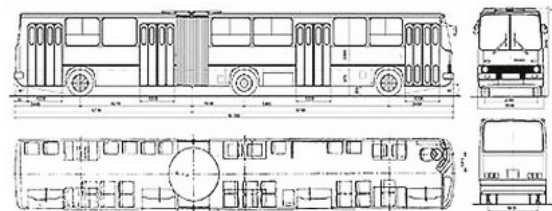
Władysław Michalski



Ikarus 280

Seria: Krakowskie autobusy

14 października 1981 roku o godzinie 4 rano z zajezdni Autobusowej w Czyżynach wyjechał pierwszy przegubowy autobus Ikarus 280. Oczywiście skierowano go na „najbardziej odpowiednią” linię obsługującą Nowa Hutę – 132. Białe autobusy z mocno czerwonym pasem pod oknami na szarych ulicach pośród różnokolorowych poobijanych Jelczy robiły niesamowite wrażenie. Wysokie smukłe sylwetki długich pojazdów z jasno szarym wnętrzem na każdym wywierały poczucie obcowania z czymś niedoścignionym, nowoczesnym. Nikt z pasażerów nie burzył się, że przez wiele tygodni każdy nowy autobus jeździł z folią na siedzeniach, którą przykryte były wykonane z brązowej skóry siedziska. Wspomniane 60 autobusów dotarło do Krakowa w ciągu miesiąca i systematycznie były wprowadzane do ruchu. Wraz z pierwszą awarią skończyła się sielanka. Nieprzygotowane do obsługi takich pojazdów zaplecze firmy oraz brak jakichkolwiek części zamiennych (który z polityków myślałby o takich sprawach przyziemnych) utrudniał naprawy. Na szczęście dość szybko poradzono sobie z problemami, dzięki nienowoczesnym rozwiązaniom zastosowanym w autobusach. Ikarusy pod względem nowoczesności pozostały w latach wczesnych siedemdziesiątych. Zawieszenie silnika centralnie pod podłogą przestrzeni pasażerskiej powodowało, że do pojazdu wchodziło się jak na piętro po trzech wysokich stopniach, a dla mechaników brak dostępu do podstawowych podzespołów. Mankamentem była harmonia nad przegubem, która wykonana z grubej gumy już po krótkim okresie eksploatacji przeciekała w dni słoty lejąc na głowy stłoczonych pasażerów deszczówkę. Zimą od spodu zawiewał śnieg przypominając zziębniętym pasażerom o porze roku. Ogrzewanie, owszem, było wydajne, ale tylko w pierwszym członie. Z uwagi na liczne awarie pieców grzejnych za przegubem często panowała temperatura niewiele wyższa niż na zewnątrz. Jazdę oprócz głośniejszej pracy motoru umilał syk i huk otwieranych na przystankach drzwi. Te same drzwi, poprzez swoją konstrukcję, często przełamwały się nie mogąc się otworzyć do wnętrza. W tym celu na drzwiach zamocowano specjalne uchwyty by pasażerom pomóc wyostać się z pojazdu. W kolejnych dostawach przegubowych Ikarusów zmieniano delikatnie wyposażenie wnętrza (układ poręcze, kolor osłon mechanizmów drzwi, wykładzinę) czy wygląd zewnętrzny (malowanie na czerwono od okien w dół, plastikowe listwy), a także mechanizmy napędowe (6-cio biegowa skrzynia) pozostawiając ogólny wygląd pojazdu bez zmian. Na specjalne życzenie MPK w Krakowie w 1990 roku dostarczono pierwsze do Polski pojazdy w odmiennym malowaniu. Specjalnie dla Krakowa Ikarusy pomalowano na biało-niebiesko. Zanim te barwy zostały ostatecznie przyjęte minąć musiało sporo czasu. Żywot Ikarusów nie był znaczący. Szybko ulegały licznym awariom a jakość mechanizmów pozostawiała wiele do życzenia. Spora ich część została przebudowana i zmienila przeznaczenie. Jako pojazdy techniczne, już bez naczepy, służyły wiernie przy naprawach i holowaniu innych pojazdów i naprawie torowiska. Eksodus przegubowych Ikarusów rozpoczął się wraz z pierwszymi dostawami nowoczesnych pojazdów kupowanych przez MPK. Z roku na rok coraz mniej ich wyjeżdżało na ulice, ale nawet ta niewielka pozostająca w użyciu liczba starych autobusów dawała się we znaki zarówno pasażerom jak i mechanikom. Przyszłość ostateczny czas na wycofanie leciwych aut z użytkowania. Zdały jeszcze na skromne obchody 25 lecia eksploatacji. Nie udało im się na nasze szczęście doczekać kolejnego pełnego roku. 24 września br. na ulice Krakowa po raz ostatni w normalnym ruchu liniowym skierowany został Ikarus 280.



Dane techniczne:

Producent: Ikarus Karosszéria - és Járműgyár

Lata budowy: 1973-2002

Silnik: D2156HM6U Iława (192KM)

Skrzynia biegów: mechaniczna

Długość: 16.500 mm

Szerokość: 2.500 mm

Wysokość: 3.100 mm

Masa: 12.500 kg

Miejsc siedzących: 34+1

Miejsc stojących: 107



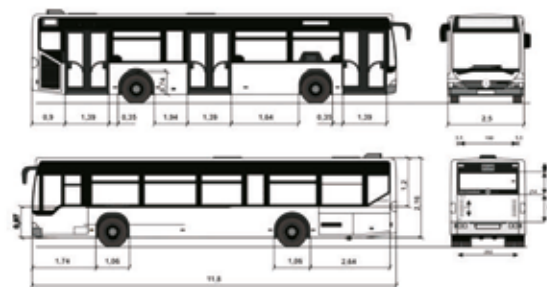
Mercedes Citaro O 530

Seria: Krakowskie autobusy

Konstrukcja pojazdów umożliwia jednorazowy przewóz w autobusie standardowym 95 pasażerów, w tym 25 na miejscach siedzących. Szybka wymiana pasażerów umożliwiając trzy pary szerokich drzwi w autobusie oraz niska podłoga znajdująca się na całej powierzchni pojazdu. Układ sterowania elektrycznego drzwi z precyzyjnym układem rewersyjnym zapobiega ściśnięciu pasażera podczas wsiadania i wysiadania. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i próby jazdy z otwartymi drzwiami, pojazd wyposażony jest w układ włączający hamulec przystankowy w przypadku otwarcia drzwi podczas jazdy autobusu. Autobusy napędzane są nowoczesnymi silnikami wysokoprężnym firmy Mercedes-Benz OM 926 LA o mocy 235 kW, spełniające standardy emisji spalin EEV. W autobusach zastosowano system dodatkowej obróbki spalin z wykorzystaniem dodatku AdBlue. Znajduje się on w oddzielnym zbiorniku, skąd za pomocą specjalnej instalacji podawany jest do wtryskiwacza dozującego AdBlue do katalizatora SCR, w którym następuje redukcja tlenków azotu w nieszkodliwy azot i wodę. Sam dodatek AdBlue jest nazwą handlową 32,5% wodnego roztworu mocznika o wysokiej czystości.

W celu zapewnienia przyjemnych warunków przejazdu, wnętrze autobusu ma zapewnioną naturalną i wymuszoną wentylację opartą na sprawdzonych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Ponadto w okresie zimowym istnieje możliwość włączenia wysokosprawnego układu ogrzewania, sterowanego z miejsca kierowcy. W okresie letnim w przestrzeni pasażerskiej może być włączona klimatyzacja, sterowana automatycznie po wyborze opcji sterowania. Nowością w tych pojazdach jest klimatyzacja kabiny kierowcy zintegrowana z układem ogrzewania kabiny oraz przedniej szyby.

W pojeździe zamontowano skuteczny układ hamulcowy wspomagany elektronicznym układem kontroli sił hamowania, zapewniający bezpieczną eksploatację w trudnych warunkach drogowych. Autobusy wyposażone zostały w duże, widoczne, estetyczne, kontrastowe oznakowanie liniowe oparte na diodowych tablicach. Przestrzeń pasażerska monitorowana jest za pomocą układu dyskretnie umieszczonych kamer rejestrujących przebieg sytuacji w pojeździe. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych jest nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązujących w budowie autobusów miejskich.



Dane techniczne:

Producent: Mercedes-Benz

Lata budowy: od 1997

Silnik: OM 926 hLA (286KM)

Skrzynia biegów:

automat ZF 6HP592 / ZF Ecolife 6 AP 1400 B

Długość: 11.950 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.076 mm

Masa: 10.860 kg

Miejsc siedzących: 25+1

Miejsc stojących: 70



Ikarus 280

Seria: Krakowskie autobusy



Mercedes Citaro O 530

Seria: Krakowskie autobusy

