

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (67) 2018
kwiecień-czerwiec



Jak MPK S.A. sprząta tramwaje
i autobusy

W środku mapa komunikacji
miejskiej

Solaris i Stadler dostarczą nowe
tramwaje do Krakowa

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



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



CZAS NA NOWE TRAMWAJE

W 2018 roku MPK S.A. zaplanowało zakup prawie 160 nowych autobusów! Gdy rozmawiam z dziennikarzami, to sami przyznają, że tych naszych przetargów i podpisywanych umów jest tak dużo, że sami zaczęli się w tym gubić. Rzeczywiście, w ostatnich latach mieszkańcy Krakowa zyskali sporo nowoczesnych i ekologicznych pojazdów. Tylko w 2018 roku na ulice Krakowa wyjedzie prawie 160 nowych autobusów, w tym pojazdy hybrydowe.

Odnawiając tabor autobusowy nie zapominamy o tramwajach. W tym numerze przeczytacie o podpisaniu umowy z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach S.A. oraz Stadler Polska sp. z o.o. na dostawę 35 nowych wagonów, z opcją dokupienia kolejnych 15. To bardzo ważny kontrakt, bo dzięki niemu na kolejnych liniach w Krakowie będą mogły wozić pasażerów niskopodłogowe tramwaje. Dla osób z ograniczoną mobilnością jest to bardzo ważne. Nowe tramwaje zostaną oczywiście wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów będzie także specjalna platforma, która ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach. Automaty biletowe umożliwią pasażerom zakup biletu nie tylko monetami, ale także kartą płatniczą. Na poręczach zostaną zamontowane porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych.

MPK S.A. nie porzeka na tym jednym zamówieniu. W planach krakowskiego przewoźnika jest zakup kolejnych kilkudziesięciu nowych tramwajów. Celem jest bowiem wycofanie z torowisk wszystkich wysokopodłogowych tramwajów.

O tym, że pasażerowie krakowskiej komunikacji z niecierpliwością oczekują nowych tramwajów, świadczy nasza sonda. Podsumowując 2017 roku zapytaliśmy na naszej stronie internetowej jakie wydarzenie było najważniejsze. Większość głosujących zdecydowała, że był to wybór dostawcy nowych tramwajów. Nie pozostaje nam więc nic innego jak odpowiedzieć na te oczekiwania mieszkańców.

W tym numerze piszemy także o wieloletnich pracownikach krakowskiego przewoźnika, którzy ostatnio przeszli na emeryturę. Ja chciałbym podziękować przede wszystkim Pani Annie Robak, która przez wiele lat była członkiem zespołu redakcyjnego „Przewoźnika Krakowskiego”. Dziękując jej za wszelką pomoc, życzę satysfakcji i realizacji wszystkich planów.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Hubert Waguła, Adrian Obuchowicz

Fot. na okładce: Zmodernizowana Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

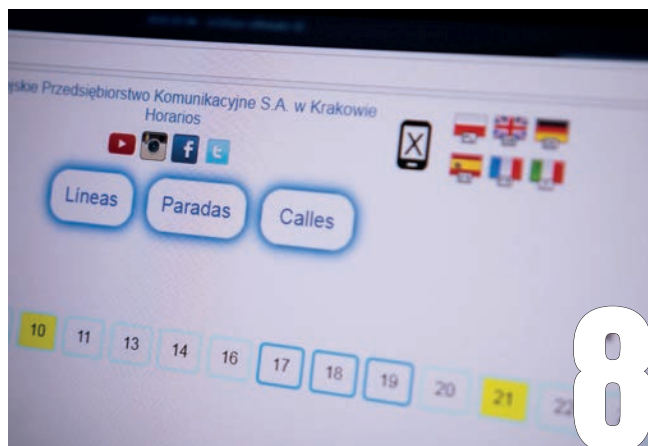
Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30-347 Kraków, tel. 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

Łamanie i druk: Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o., ul. Forteczna 20A, 32-086 Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Umowa na dostawę nowych niskopodłogowych tramwajów podpisana <i>Marek Gancarczyk, Stanisław Jurga</i>	5
Długopis z podpisania umowy trafił na aukcję WOŚP <i>Marek Gancarczyk</i>	7
Najważniejsze wydarzenie komunikacyjne 2017 roku <i>Lilianna Jakiel</i>	7
Rozkład jazdy w sześciu wersjach językowych <i>Grzegorz Pabijan</i>	8
Karta Krakowska przyjęta przez radnych <i>Materiały prasowe Biura Prasowego UMK</i>	10
Nowe automaty biletowe na ulicach Krakowa i gmin ościennych <i>Grzegorz Bochenek</i>	11
Ambasador Wielkiej Brytanii prowadził tartanowy tramwaj <i>Marek Gancarczyk</i>	14
Połączone wagony GT8S kursowały w Krakowie <i>Jan Macała</i>	14
Do Krakowa dotarł kolejny wagon GT8S <i>Marek Gancarczyk</i>	15
Powrót wagonu 102NaD <i>Jacek Kołodziej</i>	17
Nowe ulotki dla pasażerów <i>Hubert Waguła</i>	17
Tłusty czwartek w tramwaju <i>Lilianna Jakiel</i>	18
Dzień Kobiet w zabytkowym wagonie MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	19
Evobus, Volvo i Autosan dostawcami nowych autobusów <i>Ryszard Wróbel</i>	20
MPK kupuje trzy autobusy mini do obsługi linii Tele-Busa <i>Marek Gancarczyk</i>	21
Sześć autobusów z panelami słonecznymi <i>Marek Gancarczyk</i>	22
Klimatyzacja jest najważniejsza <i>Marek Gancarczyk</i>	23
Kraków Future Lab <i>Lilianna Jakiel</i>	23
Kolejna stacja do ładowania przez pantograf <i>Marek Gancarczyk</i>	24
Teren zajezdni tramwajowej Podgórze został powiększony <i>Danuta Walas</i>	25
Tramwaje i autobusy są sprzątane każdego dnia, 365 dni w roku od poniedziałku do niedzieli <i>Marek Gancarczyk</i>	26
Otrzymali nagrody za pomoc innym <i>Marek Gancarczyk</i>	30
Jakie skargi i pochwały zgłaszali pasażerowie w 2017 roku? <i>Dariusz Słomka</i>	31
Kolekcja biletów komunikacyjnych z Krakowa u pasjonata z Francji <i>Lilianna Jakiel</i>	32
Modernizacja Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka <i>Tomasz Możdziej</i>	33
Zasłużeni pracownicy MPK S.A. w Krakowie odeszli na emeryturę <i>Katarzyna Sadowska</i>	37
Dźwigacze Kultury rozdane! <i>Marek Gancarczyk</i>	39
73. msza tramwajarska <i>Lilianna Jakiel</i>	39
Konkurs rozstrzygnięty <i>Marek Gancarczyk</i>	39
Matopolska „Solidarność” odznacza Jacka Żabę <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Koło SITK w MPK S.A. ma nowe władze <i>Ryszard Wróbel</i>	40
Kalendarium <i>Radostaw Kołodziej</i>	41



UMOWA NA DOSTAWĘ NOWYCH NISKOPODŁOGOWYCH TRAMWAJÓW PODPISANA

We wtorek, 16 stycznia 2018 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie w obecności Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego podpisało z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach S.A. i Stadler Polska Sp. z o.o. umowę ramową obejmującą 50 tramwajów wraz z umową realizacyjną pierwszej części zamówienia obejmującą dostawę 35 tramwajów. Oba dokumenty podpisali przedstawiciele MPK S.A. – Rafał Świerczyński – prezes zarządu, Mariusza Szałkowski –

powiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów zostanie zamontowana specjalna platforma, która ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach. W środku będą także zamontowane automaty biletowe, w których pasażerowie za bilet zapłacą nie tylko monetami, ale także kartą płatniczą. Z myślą o użytkownikach telefonów i smartfonów na poręczach zostaną zamontowane porty USB umożliwiające



Umowę podpisali Rafał Świerczyński – prezes zarządu, Mariusz Szałkowski – wiceprezes zarządu MPK S.A. oraz Solange Olszewska – prezes zarządu Solarisa i Peter Spuhler, właściciel Stadlera

wiceprezes zarządu oraz Solange Olszewska – prezes zarządu Solaris Bus & Coach S.A. i Peter Spuhler, właściciel i przewodniczący rady nadzorczej Stadlera.

Nowe niskopodłogowe tramwaje będą mieć długość 33,4 metra. Zostaną wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego za-

ładowanie urządzeń mobilnych. W drzwiach wagonów będzie funkcjonował system liczenia pasażerów, umożliwiający pomiar liczby przewożonych osób i zidentyfikowanie tras, na których konieczne jest np. zwiększenie częstotliwości kursów.

Nowe tramwaje będą miały szersze niż to było dotychczas drzwi – 1,4 m. To rozwiązanie umożliwi szyb-

szą wymianę pasażerów na przystankach. Z kolei specjalna konstrukcja jezdni ram wózków zapewni zmniejszenie zużycia kół oraz torowiska, a także wpłynie na zmniejszenie drgań emitowanych podczas jazdy, co podniesie komfort podróży. Nowe tramwaje dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań będą zapewniać bezpieczny przejazd.



Z tej fabryki w Siedlcach wyjadą gotowe tramwaje dla Krakowa

Każdy wagon będzie wyposażony w tzw. absorbery energii, które będą zdecydowanie minimalizować skutki kolizji z innymi pojazdami.

Tramwaje będą przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwi wykorzystanie energii wytwarzanej m.in. przy hamowaniu. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią z kolei komfortowe warunki pracy dla motorniczych.

Warto także podkreślić, że dwa nowe tramwaje z tej dostawy będą jako pierwsze w Krakowie wyposażone w innowacyjny system, który pozwoli na jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku ok. 3 km (pozostałe wagony będą miały instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości). To rozwiązanie ma umożliwić jazdę tramwajom w przypadku, gdy nie będzie możliwości korzystania z sieci trakcyjnej (np. w przypadku awarii sieci lub awarii w zakładzie energetycznym).

Wartość całego zamówienia 35 tramwajów to ponad 314 mln zł, a dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 dla tej inwestycji wyniesie prawie 125 mln zł.

– Podpisana umowa na dostawę 35 tramwajów sprawia, że MPK S.A. rozpoczyna właśnie realizację dziewiątego z kolei projektu unijnego. Wartość wszystkich unijnych projektów realizowanych przez krakowskiego przewoźnika wynosi już ponad 1,6 mld zł z czego prawie 1 mld to środki pozyskane z unijnych funduszy – mówił po podpisaniu umowy Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Pierwsze nowe tramwaje powinny trafić do Krakowa na początku 2020 roku. Cały kontrakt zgodnie z umową ma zostać zrealizowany w trzecim kwartale 2020 roku.

– Początek współpracy pomiędzy Solarisem a krakowskim MPK sięga 1997 roku. Dlatego też tak bardzo

cieszę się, że do stolicy Małopolski przybędą kolejne polskie pojazdy. Tym razem będą to nasze tramwaje – mówiła Solange Olszewska, prezes zarządu Solaris Bus & Coach S.A.

– Bardzo się cieszymy, że wspólnie z naszym Partnerem będziemy realizować ten prestiżowy projekt. Jestem przekonany, że nasze niezawodne, bezpieczne i komfortowe tramwaje zaprojektowane specjalnie dla miasta Krakowa będą doskonale służyły zarówno pasażerom jak i przewoźnikowi. Chciałbym także podkreślić, że te tramwaje będą powstawać w Polsce. W tym celu zamierzamy zwiększyć zatrudnienie w naszych zakładach – powiedział Peter Spuhler, właściciel i przewodniczący rady nadzorczej Stadlera.

Warto pamiętać, że zawarta umowa ramowa na dostawę 50 wagonów tramwajowych oprócz wspomnianej wcześniej dostawy 35 nowych tramwajów daje MPK S.A. możliwość zamówienia kolejnych 15 takich samych pojazdów w przyszłości.

Marek Gancarczyk, Stanisław Jurga

Podstawowe dane techniczne tramwaju o nazwie Tramino Kraków:

Długość całkowita – 33,4 m
Szerokość pojazdu – 2,4 m
Liczba miejsc siedzących – 80
Całkowita pojemność pojazdu – 227 (5 osób/m²).



DŁUGOPIS Z PODPISANIA UMOWY TRAFIŁ NA AUKCJĘ WOŚP



Przedmiotem aukcji internetowej na rzecz tegorocznego finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy był pamiątkowy zestaw piśmienniczy z drewna różanego – składający się z wiecznego pióra i długopisu w etui. To właśnie długopisem z tego zestawu 16 stycznia 2018 roku została podpisana umowa na „Zakup 35 niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych”. Pióro i długopis można było licytować do 6 lutego 2018 roku. W licytacji brało udział pięć osób ostatecznie zwyciężył Piotr Gardynik płacąc na WOŚP 449, 44 zł.

Lilianna Jakiel

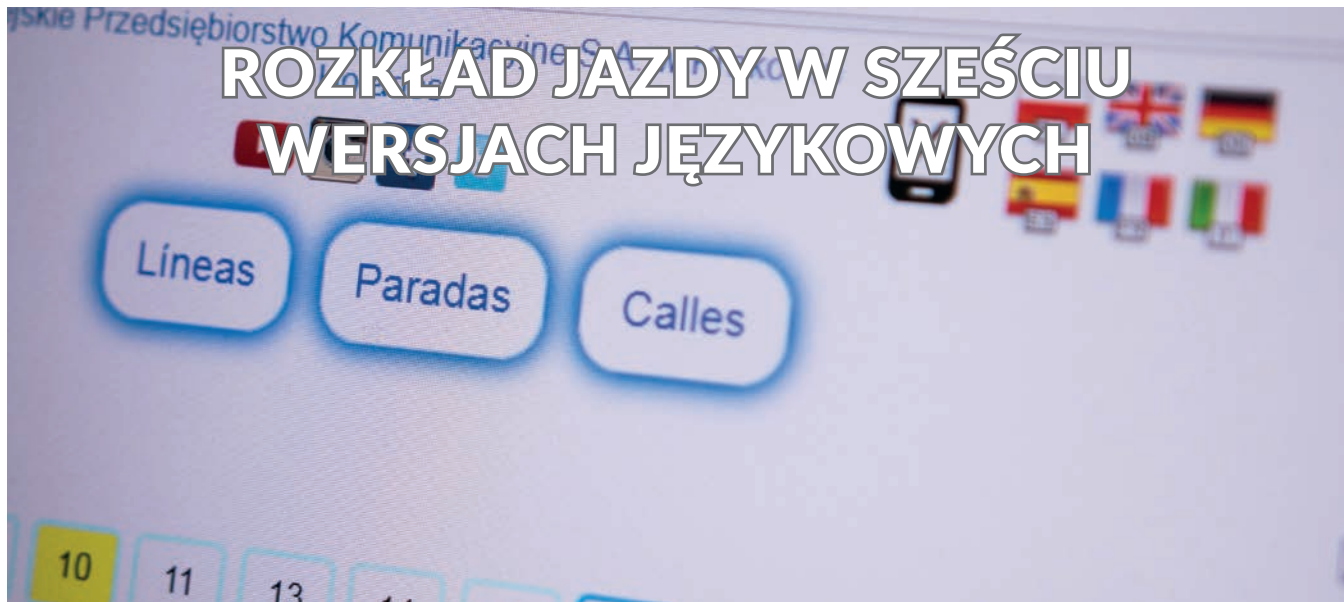


Pod koniec grudnia 2017 roku zapytaliśmy naszych pasażerów, co według nich było najważniejszym wydarzeniem komunikacyjnym w 2017 roku. Większość osób, która wzięła udział w sondzie internetowej na naszej stronie internetowej www.mpk.krakow.pl uznała, że był to wybór oferty konsorcjum firm Solaris i Stadler na dostawę 50 nowych tramwajów. Tak zagłosowało 29 proc. osób. Drugie miejsce w głosowaniu – 23 proc. zajęło oddanie do ruchu 20 autobusów elektrycznych. Trzecie miejsce z 18 proc. przypadło oddaniu do ruchu 77 autobusów przegubowych z silnikami Euro 6. Nieco

mniej głosów, po 9 proc. internauci oddali na uruchomienie możliwości zapisywania biletów okresowych w telefonie oraz wycofanie z ruchu autobusów Scania Omni City. Najmniej głosów – zdobyło podpisanie umowy na dofinansowanie zakupu 78 nowych autobusów (6 proc.) oraz uruchomienie nowoczesnej myjni w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta (5 proc.).

W internetowej sondzie na stronie MPK S.A. wzięło udział ponad 1 tys. internautów.

Marek Gancarczyk



Proces zmian na stronie internetowej z rozkładami jazdy rozpoczął się w 2016 roku i jego głównym celem było stworzenie portalu działającego w wielu językach. Jednym z motywów tych działań były Światowe Dni Młodzieży oraz chęć udostępnienia informacji rozkładowej dla turystów nie znających języka polskiego.

SZEŚĆ JĘZYKÓW

Dotychczasowe rozwiązanie nie dawało możliwości zmiany języka i stronę trzeba było budować od nowa. Dodatkowym problemem wcześniejszego rozwiązania było również to, że obsługiwało tylko linie numeryczne. Bez zmiany nie pokazalibyśmy linii występujących podczas ŚDM, kiedy to oprócz cyfr pojawiły się litery. Konieczność tych zmian potwierdzają użytkownicy korzystający ze strony. W 2017 roku udział użytkowników korzystających z języka obcego z porównaniu do języka polskiego wahał się między 3-29%. Największe zainteresowanie językiem obcym było w okresie od kwietnia do sierpnia (21-29%). Najmniejsze od września do grudnia (3-6%). Użyte rozwiązania na dzień dzisiejszy dają nam możliwość prezencji rozkładów w niemal dowolnym języku. Testy rozkładów były prowadzone również w języku rosyjskim (inny kształt liter). Również liczba języków na stronie może być dowolna – nie ma tu żadnego ograniczenia. Idąc jeszcze dalej MPK S.A. w Krakowie stworzyło mechanizm wykrywania i dopasowania języka do użytkownika. Przykładowo jeżeli turysta z Hiszpanii wejdzie na naszą stronę rozkładową na swoim telefonie to strona od razu dopasuje się do języka hiszpańskiego. Natomiast jeżeli na stronę wejdzie użytkownik obcojęzyczny, ale nie będzie rozkładów w takiej wersji językowej, to zostanie mu przypisany język angielski. Oczywiście każdy ma możliwość zmiany i sam może zdecydować w jakim języku chce przeglądać stronę wybierając odpowiednią flagę w nagłówku. Dodatkowo informacja z jakiego języka ostatnio korzystał użytkownik

zachowana jest w przeglądarce przez miesiąc. Dzięki temu rozwiązaniu ponowne wejście na rozkład jazdy odbędzie się według ostatnio wybranego języka. Tłumaczone są podstawowe komunikaty takie jak rodzaje linii, legenda, słowa: trasa, przystanki, godzina itp. Dzięki takiej translacji pasażer jest w stanie w swoim języku odczytać jakie są rodzaje linii, jaką trasą będzie się poruszał, jakie są kolejne przystanki, z jakiego rozkładu skorzystać (Dzień powszedni / Soboty / Święta) oraz wyjaśniony jest skrót NZ – przystanek na żądanie.

NOWY WYGLĄD

Zmiany na stronie rozkładów jazdy nie ograniczyły się tylko do języka. Jedną z podstawowych zmian był wygląd całej strony. Zachowany został stary układ interfejsu. W górnej części nawigacja, w środkowej linie lub tabliczka, w dolnej części legenda. Różne obiekty przestały być kanciaste i stały się bardziej zaokrąglone. Strona została napisana tak, aby dopasowała się do ekranu użytkownika, a obiekty mają ustalone zasady rozmieszczania się na stronie, co w naszym przekonaniu zwiększa elastyczność portalu. Dzięki temu aplikacja w trybie mobilnym i zwykłym wykorzystuje te same widoki prezentacyjne. Uwydatniony został panel nawigacyjny. Przyciski Linie / Przystanki / Ulice są teraz bardziej widoczne dla użytkownika wyodrębniając tym pewne warstwy. Kształt przycisków również nie jest przypadkowy i ma on sugerować przycisk znany z urządzeń mobilnych. Dodana została również informacja graficzna o obsłudze linii pojazdami z niską podłogą. Jasno-niebieska ramka linii oznacza linie obsługiwane tylko taborem niskopodłogowym. Brak ramki oznacza że linia może być obsługiwana taborem mieszanym. Na pewno jest to przydatna informacja dla rodziców podróżujących z wózkiem dziecięcym. Wcześniejsze rozwiązanie pokazywało linie jako tekst i pokreślenie, teraz

jest to obiekt graficzny z ramką, tłem na który możemy w różny sposób wpływać. W obecnej chwili obiekt linii reaguje na działania użytkownika zmieniając kolor tła. Dodana została również lista linii w lewym menu strony.

DLA UŻYTKOWNIKÓW MOBILNYCH

Nowy wygląd był również tworzony z myślą o użytkownikach mobilnych. Została dodana ikona przełączania się między trybem zwykłym a mobilnym. Spokaliśmy się nawet z sytuacją w której użytkowniczka na telefonie woli oglądać naszą stronę rozkładów jazdy w trybie normalnym czyli z szerokim interfejsem, ponieważ spodobał się jej pomysł z lewym menu. Pojawiła się również informacja w której użytkownik zgłosił, że korzysta na komputerze stacjonarnym z wersji mobilnej ponieważ wąski interfejs ułatwia mu pracę podczas wprowadzania danych do innego dokumentu. Według danych zebranych w roku 2017 ilość użytkowników trybu mobilnego stanowiła 19-77%. Dla przykładu w czerwcu na 8 226 898 akcji użytkowników, aż 6 249 108 było wykonanych w trybie mobilnym (luty – 57%, marzec – 55%, kwiecień – 67%, maj – 77,6%, czerwiec – 77,8%, lipiec – 77,1%, sierpień – 77,4%, wrzesień – 48%, październik – 26%, listopad – 22%, grudzień – 19%).

MOŻLIWOŚĆ MODYFIKACJI STRONY

W nowym rozwiązaniu mamy pełną swobodę w prezentacji danych i możemy decydować o technologiach jakie zostaną wykorzystane. Stare rozwiązanie działało na informacjach już przygotowanych przez firmę zewnętrzną. Rozwiązanie to narzucało nam prezentację takich informacji jak tabliczka przystankowa, lista przystanków wariantu, listę przystanków czy ulic. Nie mieliśmy możliwości translacji tych danych, zmiany wielkości czcionki czy wielkości samych wyświetlanych elementów. Mieliśmy gotowe informacje, na które nie mogliśmy oddziaływać.

Obecna technologia, na której oparta jest strona pozwala nam szybko zmieniać mechanizmy działające na zpleczu oraz w warstwie prezentacyjnej. Możemy niewielkim kosztem dodać kolejne sześć języków, zmienić obiekt linii, zmienić rozmieszczenie różnych elementów. Przykładowo lewe menu może się stać prawym menu, obiekt linii może mieć podkreślenie, a nie ramkę. Przykładem elastyczności elementów jest lista linii. Ten sam widok prezentuje dane do lewego menu linii oraz do strony startowej z wykazem linii. Gdy wyświetlana jest tabliczka przystankowa moduł prezentacji linii może się zwięzać od 3 do 6 obiektów linii, natomiast przy liście linii powiększa się na całą szerokość ekranu, a obiekty układają się w równo ułożone kostki. Dobierając technologie do tego rozwiązania staraliśmy się też uwzględnić efektywność transmisji danych do użytkownika. Braliśmy pod uwagę, że strona będzie przeglądana przez dużą liczbę osób, urządzenia mobilne nawet te z kla-

Innowacje na stronie MPK S.A. w Krakowie prezentujące rozkłady jazdy:

- języki,
- tryb mobilny,
- wyszukiwarki przystanków i ulic,
- dodanie ulicy przy wyszukaniu przystanku, przy jakiej ulicy znajduje się słupek
- oznaczenie niskiej podłogi,
- lista linii w lewym menu,
- sterowanie stroną za pomocą pola adresowego,
- zmiana źródła danych, wcześniej pliki htm (gotowe), teraz xml.
- nowy wygląd

wiaturą i bardzo małym ekranem. W efekcie dobrane zostały rozwiązania, które pozwoliły nam odświeżyć wygląd rozkładów jazdy, wprowadzić szereg dodatkowych funkcjonalności, ale również ograniczyć do minimum koszty związane z przesyłaniem danych. Dużo czasu poświęciliśmy na to, aby strona wyświetlała się jak najszybciej a użytkownik nie był obciążany niepotrzebnym kosztem za transmisje danych GSM. Strona stała się szybka, zyskała na elastyczności i jest przyjazna dla użytkownika. Dodatkowym atutem jest „sterowanie” za pomocą adresu URL.

Przykład:

<http://rozklady.mpk.krakow.pl/?lang=FR&akcja=przystanek&rozklad=20180217&przystanek=Um9uZG8gTW9naWxza2ll>

http://rozklady.mpk.krakow.pl/?lang=FR&rozklad=20180217&linia=1__1__22

<http://rozklady.mpk.krakow.pl/?lang=FR&rozklad=20180219&akcja=druk&druk=NTJfXzFfX0thbXB1cyBVSgeEeeEe>

Otwierając taki odnośnik użytkownik skierowany jest dokładnie do konkretnych informacji wraz z ustawionymi parametrami. Można wymusić szereg parametrów takich jak: język, linia, wariant, przystanek, rozkład jazdy oraz odnieść się do innej zakładki: przystanek, ulica, linia. Na prośbę użytkowników stworzony został widok tabliczki przystankowej w bardzo okrojonej formie (odnośnik 3). Oczywiście nie trzeba wpisywać tych informacji ręcznie, strona sama uzupełnia te informacje i wystarczy je skopiować. Takie adresy można zapisać w postaci QR Code, dodać do ulubionych i w szybki sposób przenieść się do konkretnej informacji bez zbędnego przeskakiwania przez stronę. Wydaje się że adresy URL, QR Code mogą być bardzo przydatne podczas wycieczek zorganizowanych.

Grzegorz Pabijan

KARTA KRAKOWSKA PRZYJĘTA PRZEZ RADNYCH

Na 94. sesji Rady Miasta Krakowa, która odbyła się 7 lutego 2018 roku, radni jednogłośnie zdecydowali o przyjęciu uchwały ustanawiającej Kartę Krakowską. Da ona mieszkańcom, którzy są zameldowani w Krakowie lub płacą tu podatki, szereg zniżek, w tym m.in. 20-proc. ulgę komunikacyjną na przejazdy tramwajami i autobusami oraz zniżki przy zakupie biletów do miejskich instytucji kultury.

Karta Krakowska zacznie funkcjonować już w 2018 roku. Będzie realizowana w siedmiu obszarach: komunikacja miejska, kultura, sport i rekreacja, wychowanie i oświata, zdrowie, gastronomia i sklepy, usługi. W ramach Karty stworzony zostanie system zniżek, ulg, preferencji i uprawnień. W pierwszej kolejności planuje się wprowadzenie udogodnień związanych z dostępnością do komunikacji miejskiej oraz miejskich muzeów i galerii. Prezydent przedłoży Radzie Miasta Krakowa uchwałę wprowadzającą preferencyjne ceny biletów okresowych komunikacji miejskiej. Największą korzyścią dla posiadaczy Karty będzie możliwość nabywania o 20% taniej biletów okresowych na komunikację miejską. Będzie to oznaczać, że właściciel Karty Krakowskiej kupi bilet miesięczny na wszystkie linie za 71 złotych (zamiast 89 złotych).

Karta wydawana będzie na okres jednego roku, osoby zameldowane na pobyt stały w Krakowie nie będą musiały składać wniosku o przedłużenie jej ważności. W takim przypadku ważność Kart tych osób przedłużana będzie automatycznie. Osobom, które z różnych przyczyn nie są zameldowane na pobyt stały w Krakowie, Karta będzie wydawana, a następnie jej ważność przedłużana na podstawie wskazywanego miejsca zamieszkania w rocznym rozliczeniu PIT.

Kartę otrzymają także dzieci w wieku do 18. roku życia, w tym przebywające w rodzinnej pieczy zastępczej oraz w placówkach opiekuńczo-wychowawczych na wniosek dyrektora placówki, jeżeli ich rodzice nie wystąpią z wnioskiem o wydanie dla nich Karty. Z wnioskiem o przedłużenie jej ważności będzie można wystąpić na miesiąc przed upływem terminu ważności. Dzieciom w wieku do 6. roku życia Karta nie będzie wydawana, a zniżki, ulgi, preferencje i uprawnienia w ramach Karty Krakowskiej przysługiwać im będą na podstawie ważnej Karty, wydanej odpowiednio rodzicowi, wychowawcy lub dyrektorowi placówki.

Do programu przystępować będą mogli także prywatni przedsiębiorcy na podstawie zawieranych z Gmi-

Aby otrzymać Kartę wystarczy być zameldowanym na pobyt stały w Krakowie lub rozliczać podatek dochodowy od osób fizycznych w urzędzie skarbowym jako mieszkaniec Krakowa, przy czym nie będzie wymagane osiągnięcie jakiegokolwiek dochodu.

ną porozumień, przy czym udzielane przez nich zniżki nie będą finansowane przez Miasto.

Karta wydawana będzie w formie dokumentu z tworzywa sztucznego lub w formie elektronicznej. Będzie także nośnikiem biletu Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Według szacunków z programu może skorzystać nawet 300 tysięcy mieszkańców. Karta wydawana będzie w Punktach Sprzedaży Biletów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie oraz w niektórych lokalizacjach Urzędu Miasta Krakowa.

Koszty związane z wdrożeniem programu i wydawaniem Kart w 2018 roku oszacowano na 3,3 mln zł.

Przypomnijmy, że 23 stycznia 2018 roku prezydent Jacek Majchrowski przedłożył Radzie Miasta Krakowa projekt uchwały w sprawie wprowadzenia i realizacji programu pn. Karta Krakowska. Program jest elementem polityki promocyjnej Miasta. Ma na celu: położenie nacisku na utrwalenie więzi mieszkańców z Miastem, w tym poprzez wzrost liczby mieszkańców, zwiększenie dostępności do usług publicznych, w szczególności w zakresie komunikacji miejskiej i dóbr kulturalnych, oraz wzrost dochodów gminy. Szacuje się, że pozyskanie jednego podatnika skutkuje zwiększeniem dochodów na poziomie 2 tys. zł.

- Działania te powinny spowodować, że Kraków stanie się jeszcze bardziej atrakcyjny dla obecnych oraz przyszłych mieszkańców. Jednocześnie program może przyczynić się do wzrostu liczby mieszkańców korzystających na co dzień z komunikacji miejskiej, a co za tym idzie spadku liczby osób korzystających z samochodów oraz emitowanych w związku z tym zanieczyszczeń. Program powinien działać stymulująco na różne elementy życia społeczności lokalnej i dać możliwość rozwoju w znacznie szerszym niż tylko finansowym sensie – uważa prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Materiały prasowe Biura Prasowego UMK

NOWE AUTOMATY BILETOWE NA ULICACH KRAKOWA I GMIN OŚCIENNYCH

24 stycznia 2018 roku, godzina 11.00, pętla autobusowa w Małym Płaszowie. Członek Zarządu Grzegorz Dyrkacz rozpoczyna konferencję prasową połączoną z prezentacją nowego stacjonarnego automatu biletowego. W obecności mediów następuje zakup pierwszego biletu w jednym z 12 nowych urządzeń.

JAK TO SIĘ ZACZEŁO...

Aby poznać historię zakupu 12 nowych automatów stacjonarnych musimy cofnąć się w czasie aż do początku roku 2016. Wtedy to MPK S.A. w Krakowie ogłosiło dialog techniczny mający na celu zebranie niezbędnych informacji na temat rozwiązań technicznych stosowanych obecnie w branży związanej z sprzedażą biletów za pomocą automatów biletowych. W dialogu technicznym wzięło udział 11 firm. Tak duży odzew ze strony potencjalnych wykonawców był dla nas pozytywnym zaskoczeniem i pozwolił jednocześnie na zebranie bardzo szczegółowych informacji na temat stosowanych rozwiązań zarówno technicznych jak

i informatycznych. Wynikiem dialogu było napisanie szczegółowej specyfikacji technicznej automatów które MPK S.A. w Krakowie planowało zakupić. Poprzedzka dla potencjalnych dostawców została postawiona bardzo wysoko. Po zakończeniu prac związanych z dialogiem technicznym początkiem roku 2017 został ogłoszony przetarg na dostawę 12 automatów stacjonarnych współpracujących z systemem Krakowskiej Karty Miejskiej oraz Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej, w celu

obsługi komunikacji miejskiej w Krakowskim Obszarze Funkcjonalnym. W wyniku postępowania przetargowego do realizacji przedmiotowego zamówienia została wybrana polska firma Mera Systemy Sp. z o. o. z Grodziska Mazowieckiego.

CO NOWEGO...

Rozważając możliwości rozwoju systemu sprzedaży biletów za pośrednictwem automatów biletowych, przeciętny użytkownik, nasz pasażer, mógłby stwierdzić: „cóż można wymyśleć nowego”. Otóż jak się oka-

zuje można. Już od lat przyzwyczajamy naszych klientów, iż każdy nowy automat stacjonarny umożliwia zakup pełnej oferty biletowej obowiązującej w naszym mieście. Pasażer może zapłacić gotówką, jak również kartą płatniczą. Urządzenia wydają również resztę w bilonie a w dużej liczbie urządzeń również w banknotach. Standardem też jest możliwość realizacji odbioru/kodowania eBiletu zakupionego wcześniej za pośrednictwem stron WWW, obsługa menu w sześciu ję-



Grzegorz Dyrkacz, Członek Zarządu MPK S.A. zaprezentował funkcjonowanie nowego automatu na pętli Mały Płaszów

zykach oraz dostosowanie interfejsu użytkownika dla osób słabowidzących.

Czym zatem wyróżnia się nowy automat BS-209 na tle innych? W urządzeniu został zamontowany dodatkowy, trzeci wyświetlacz na bocznej, prawej ścianie automatu. Na wyświetlaczu tym został uruchomiony swoisty info-kiosk, zawierający wszelkie niezbędne informacje na temat funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie w tym regulaminy, przepisy porządkowe,

cenniki biletów, zakres działalności MPK S.A. w Krakowie oraz wiele, wiele więcej. Oprócz tego coś co pasażerom powinno spodobać się szczególnie, to możliwość sprawdzenia rozkładu jazdy wszystkich linii miejskich i aglomeracyjnych z dowolnego przystanku. Dodatkowo umieszczona została również mapa z wykazem wszystkich automatów biletowych zainstalowanych na terenie miasta Krakowa i gmin ościennych. Na dodatkowym wyświetlaczu będą również prezentowane informacje specjalne, związane np. ze zmianami w funkcjonowaniu Komunikacji Miejskiej w okresie Świeta Zmarłych, czy takich wydarzeń jak Światowe Dni Młodzieży. Ekran działa w technologii Multi-Touch, co umożliwi powiększanie, zmniejszanie i dowolne przesuwanie treści wyświetlanych. Ktoś może zapytać po co dodatkowy wyświetlacz? Otóż najważniejszym plusem takiego rozwiązania jest to, że z automatu mogą korzystać dwie osoby jednocześnie. Jedna zakupuje bilet a druga korzysta z info-kiosku. Ponadto mając na uwadze wiedzę zebraną podczas dialogu technicznego, jak również opinie naszych klientów wiemy, że informacja pasażerska umieszczona na ekranie głównym ginie na tle podstawowej funkcji automatu, czyli sprzedaży biletów. Wiele osób nie zdaje sobie sprawy, że taka informacja znajduje się również na innych automatach stacjonarnych. Przy zastosowaniu dodatkowego ekranu mamy jednoznaczny podział i informację dla klienta. Ekran główny, to ekran służący do zakupu biletów. Ekran boczny to miejsce, gdzie nasi klienci mogą znaleźć przydatne dla nich informacje. Obserwujemy również pozytywny odbiór takiego rozwiązania, co potwierdza fakt, iż sprawdza się ono w praktyce. Podsumowując warto również podkreślić, iż nowe automaty spełniają normy dostosowania urządzenia dla osób niepełnosprawnych (mowa tutaj między innymi o odpowiedniej wysokości ekranu głównego czy dostosowaniu interfejsu użytkownika o którym była mowa wcześniej).



W tym automacie zamontowanym w Świątnikach Górnych pasażerowie kupią każdy rodzaj biletu

COŚ, CZEGO NIE WIDAĆ...

Dostawa dwunastu nowych automatów to również dostawa czegoś, z czym nasi klienci nie mają bezpośrednio styczności. Mowa tutaj o zaawansowanym systemie centralnym, który odpowiada za całą administrację urządzeń. Warto podkreślić, iż sprzedaż biletów poprzez automaty biletowe to setki tysięcy transakcji miesięcznie. Wszelkie dane dotyczące sprzedaży, stanu technicznego, parametrów technicznych i eksploatacyjnych wpływają na bieżąco do systemu centralnego i mogą być monitorowane on-line w zależności od po-

trzeb. System umożliwi dokonanie wszelkich rozliczeń finansowo księgowych, generowania raportów sprzedaży, statystyk z podziałem na praktycznie dowolne kryteria, takie jak rodzaj kupowanego biletu, sposób płatności a nawet kolejność wpłacania poszczególnych nominałów przez pasażera. Automat w przypadku konieczności serwisu eksploatacyjnego takiego jak np. uzupełnienie papieru, oraz w sytuacjach awaryjnych powiadomi o tym niezwłocznie. System umożliwi również generowanie automatycznych raportów np. na koniec dnia na temat sprzedaży, zdarzeń w urządzeniach a także wiele więcej.

Automaty biletowe to tylko urządzenia i czasem ulegają awarii. W takim przypadku pasażer ma prawo zgłosić reklamację. Dzięki dostarczonemu systemowi centralnemu praktycznie niezwłoczne szczegółowe dane o danej transakcji trafiają do bazy danych. Osoba rozpatrująca konkretny przypadek posiada komplet informacji. Takie rozwiązanie skraca do minimum proces reklamacyjny, tak aby pasażer nie był pozostawiony bez reakcji przez długi czas.

TROCHĘ LICZB I FAKTÓW...

Automaty i cały system zarządzania nimi zostały dostarczone w ramach realizacji projektu pn. „Zakup niskiemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych”. Projekt ten realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Umowa na dostawę automatów opiewała na 12 urządzeń w ramach realizacji zamówienia podstawowego. MPK S.A. w Krakowie ma możliwość skorzystania z opcji zakupu dodatkowych 22 urządzeń w ramach tej samej umowy. Koszt zakupu jednego urządzenia BS-209 to 109 321,00 zł. netto. Automaty zostały zamontowane na pięciu pętlach autobusowych na terenie miasta Krakowa, tj.:

- Prądnik Czerwony,
- Czyżyny Dworzec,



Automaty zostały zamontowane na terenie kilku gmin sąsiadujących z Krakowem. Wyróżnia je dodatkowy ekran dotykowy z informacjami

- Kombinat,
- Mały Płaszów,
- Borek Fałęcki.

Oraz na terenie gmin ościennych obsługiwanych przez MPK S.A. w Krakowie, tj.:

- Zielonki,
- Wieliczka,
- Skawina,
- Wielka Wieś,
- Mogilany,
- Świątniki
- Niepołomice.

NA KONIEC...

Podsumowując można śmiało stwierdzić, że nowe automaty zostały stworzone na miarę oczekiwań MPK S. A. w Krakowie. Choć tak naprawdę oczekiwania te nie są oczekiwaniami pracowników naszej spółki a naszych klientów. Słuchając ich opinii i propozycji nowe automaty powinny spełnić większość oczekiwań i wyzwań jakie zostały postawione nam. Czas pokaże jaki będzie odbiór długookresowy. Pojawiające się uwagi i sugestie na pewno wpłyną na ewentualny rozwój czy zmiany w urządzeniach w przyszłości.

Grzegorz Bochenek

AMBASADOR WIELKIEJ BRYTANII PROWADZIŁ TARTANOWY TRAMWAJ

W poniedziałek, 22 stycznia 2018 roku ambasador Wielkiej Brytanii Jonathan Knott odwiedził Stację Obsługi Tramwajów Podgórze przy ul. J. Brożka 3, aby zobaczyć krakowski tramwaj pomalowany w szkocką kratę. Do wizyty w zajezdni tramwajowej MPK S.A. doszło z inicjatywy samego ambasadora. Zależało mu nie tylko na tym, aby zrobić sobie zdjęcie na tle tego wyjątkowego tramwaju, ale także aby go samodzielnie poprowadzić. MPK S.A. w Krakowie pomogło zrealizować marzenie ambasadora Wielkiej Brytanii, który nie krył zachwytu i satysfakcji z wizyty w zajezdni tramwajowej.

– Przygotowany specjalnie dla Krakowa wzór szkockiej kraty wspaniale się prezentuje na tramwaju. Dla mnie to bardzo dobry przykład współpracy dwóch narodów. Mam nadzieję, że tartanowy tramwaj będę mógł jeszcze zobaczyć, gdy będzie przejeżdżał pięknymi krakowski-



Ambasadorowi Wielkiej Brytanii bardzo podobał się tramwaj w szkocką kratę

mi ulicami – powiedział Jonathan Knott, ambasador Wielkiej Brytanii.

Tramwaj pomalowany w krakowski wzór szkockiej kraty kursuje od 1 stycznia 2018 roku na liniach nr 1, 2, 5, 6, 14, 17, 19 i 20. Turyści i mieszkańcy będą mieli okazję, aby odbyć nim przejażdżkę do końca 2018 roku.

Przypomnijmy, że wzór krakowskiego tartanu w ubiegłym roku Kraków otrzymał jako dar od partnerskiego miasta Edynburga. Pomysł na promocję nowego symbolu Krakowa na tramwaju jest efektem konkursu przeprowadzonego w październiku ubiegłego roku na portalu internetowym Magiczny Kraków. Autorem zwycięskiego pomysłu, czyli udekorowania wagonu krakowską kratą jest David McGirr, który również był obecny na terenie zajezdni MPK S.A. podczas wizyty ambasadora Wielkiej Brytanii.

Marek Gancarczyk

POŁĄCZONE WAGONY GT8S KURSOWAŁY W KRAKOWIE

Dla zminimalizowania utrudnień dla pasażerów podczas remontu ciągu komunikacyjnego Bronowice Małe – Teatr Bagatela, MPK S.A. zaproponowało organizatorowi komunikacji (ZIKiT) przygotowanie do pracy przewozowej pociągów dwukierunkowych typu 2xGT8S.

W 2017 roku został w MPK opracowany projekt techniczny, a w styczniu 2018 r. MPK rozpoczęło próby połączenia dwukierunkowych wagonów typu GT8S. Trudność takiego połączeniem polegała na tym, że po zakupach używanych wagonów typu GT8S z Dusseldorfu, MPK znając uwarunkowania infrastruktury torowej (przystanki, układ i możliwości przepustowe skrzyżowań) nie planowała wykorzystywać wagonów do jazdy połączonych wagonów (długość pociągu typu 2xGT8S, to ok. 54 m). Wobec czego, w procesie przygotowania wagonów (jednowagonowe pociągi) do pracy przewozowej w Krakowie, zostały usunięte sprzęgi samoczynne, automatyczne typu Scharfenberga (realizujące w pracy ukrotnionej jednocześnie połączenie

mechaniczne i elektryczne), które zastąpiono sprzęgami łamanymi z głowicą Alberta.

Odtworzenie połączenia wagonów za pomocą sprzęgów typu Scharfenberga, jest w chwili obecnej niemożliwe z uwagi na fakt, że MPK nie posiada zdemontowanych sprzęgów.

Rozwiązanie jakie zostało przyjęte to połączenie wagonów za pomocą sprzęgów prostych z głowicą Alberta (połączenie mechaniczne) i elastyczne złącze międzywagonowe (połączenia elektryczne). Dla sprawdzenia połączeń elektrycznych próby zostały wykonane na 4 losowo wybranych wagonach. Połączone wagony podczas prób poprawnie komunikowały się w relacji tzw. „jazdy ukrotnionej”, co potwierdzone zostało podczas jazd próbnych na terenie Stacji Obsługi.

W chwili obecnej MPK kompletuje niezbędną ilość komponentów, wymaganych do połączenia 10 pociągów typu 2xGT8S.

Jan Macała

DO KRAKOWA DOTARŁ KOLEJNY WAGON GT8S



Kolejny wagon GT8S dotarł do Krakowa w grudniu 2017 roku

W niedzielę, 17 grudnia do Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze dotarł wagon GT8S. MPK S.A. sprowadziło go z Düsseldorfu, a więc z tego samego miasta co poprzednie wagony GT8S, kursujące w Krakowie od kilku lat.

przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. Po przebudowie wagon nadal będzie dwukierunkowy i może być wykorzystany np. podczas budowy linii tramwajowej na Azory, gdzie nie jest planowana budowa pętli. Może także kursować podczas remontów krakowskich torowisk na trasach, gdzie nie będzie możliwości zawracania na pętlach. W kolejnych latach MPK S.A. w Krakowie planuje zakup kolejnych takich tramwajów z Düsseldorfu. Obecnie tak zmodernizowanych wagonów GT8S kursuje już 6.

Dzięki zakupom używanych wagonów i ich modernizacji oraz zakupom nowych pojazdów w Krakowie systematycznie będzie się zwiększać liczba niskopodłogowych i klimatyzowanych tramwajów.

Krakowski przewoźnik cały czas prowadzi wymianę środkowych, wysokopodłogowych członów w wagonach GT8S na niskopodłogowe, dostarczane przez firmę Autosan z Sanoka. Obecnie w Stacji Obsługi i Remontów trwają prace przy dwóch następnych wozach



Wagony GT8S zyskują nowy wygląd

Tramwaj zostanie poddany modernizacji, dzięki której zyska element niskiej podłogi, klimatyzację oraz system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania



Prace obejmują modernizację wnętrza...



... oraz wyposażenia elektronicznego

GT8S. Wagony GT8N z elementem niskiej podłogi kierowane są m.in. do obsługi linii 13.

Marek Gancarczyk

POWRÓT WAGONU 102NaD

Po blisko piętnastu latach postoju i oczekiwaniu na remont na ulice Krakowa wyjechał najdłuższy w Polsce historyczny wagon doczepny. Wielu z nas pamięta te wagony z codziennego ruchu, ale dla młodszych pasażerów są już tylko kolejnymi historycznymi tramwajami w Krakowie.

Potrzeba budowy przez krajowy przemysł tramwajów „szybkobieźnych” zgłaszana była przez przedsiębiorstwa komunikacyjne już w 1948 roku, ale decyzją ministerstwa komunikacji przemysł zmuszony został do budowy prostych wagonów dwuosioowych znanych nam pod nazwą N.

sie wycofywanymi ze stolicy tramwajami. Niemniej w 1963 roku na bazie produkowanego wagonu czterosioowego zbudowano prototypowy wagon przegubowy oznaczony symbolem 15N. Sześć lat później, po wprowadzeniu licznych zmian, zatwierdzono go do produkcji nadając mu oznaczenie 102N.

Pierwsze wagony przegubowe ze sterowaniem opartym na zagranicznych rozwiązaniach pojawiły się w Krakowie pod koniec 1969 roku. Ciche, pojemne i szybkie wagony miały niepowtarzalną sylwetkę, którą udało osiągnąć się



W 1955 roku do Polski sprowadzono dwa wagony czterosioowe Tatra T1. Miał to być test nowych przyszłych tramwajów dla Warszawy, ale szybko podjęto decyzję o skopiowaniu wagonu i rozpoczęciu produkcji w Chorzwie. O ile stalową konstrukcję udało się szybko powtórzyć w krajowym zakładzie o tyle przemysł elektrotechniczny nie był przygotowany na takie wyzwanie i nie potrafił wyprodukować niezbędnego wyposażenia. Mimo działania Polski i Czechosłowacji w ramach RWPG, nasz południowy sąsiad za kradzież pomysłu tramwaju nie chciał udostępnić technologii produkcji napędu wagonu. Polskiemu przemysłowi dzięki współpracy z belgijskimi firmami w końcu udało się zbudować potrzebną aparaturę. W 1959 roku rozpoczęto dostawy wagonów 13N, które wytwarzano przez dziesięć lat wyłącznie dla Warszawy. Inne miasta musiały zadowolić

projektantom – zgodnie z ówczesnymi tendencjami szybciej czołową pochylono w górnej części ku przodowi. Wagony przypadły do gustu pasażerom, ale prowadzący, nie tylko z Krakowa, mieli długą listę zastrzeżeń. Producent – Konstal – zrezygnował z nowoczesnej stylistyki i zastosował rozwiązanie ściany czołowej i tylnej znane z wagonów 13N.

Pierwsze tak „zmodernizowane” wagony trafiły do Krakowa (wagon 210 jest zachowany i znajduje się w krakowskiej kolekcji historycznych pojazdów komunikacji miejskiej). Łącznie do Krakowa dostarczono z Chorzowa 58 takich wagonów oznaczonych symbolem 102Na. Wszystkie stacjonowały w zajezdni Nowa Huta gdzie były eksploatowane na większości linii tramwajowych jeżdżących solo i w składach dwuwagonowych. Te ostatnie obsługiwały przede wszystkim linie obsługujące kombinat metalurgicz-

ny gdzie codziennie na trzy zmiany dowożono dziesiątki tysięcy pasażerów.

Połączenie niemal na stałe dwóch wagonów, w którym w wagonie doczepnym nadal znajdowała się zbędna kabina motorniczego i skrzynia z aparaturą ograniczająca ilość przewożonych pasażerów dała impuls do modernizacji. W stosunkowo krótkim czasie przebudowano trzy wagony. Latem 1983 roku na ulice wyjechał pierwszy skład wagonów 102Na i 102NaD, w którym ten drugi był wyłącznie wagonem doczepnym. Skorzystano z prototypowego rozwiązania fabrycznego – wagonu 13NSD. W oparciu o te rozwiązania użyte do prototypowych przyczep wagonów 13N zastosowano podobne w stosunku do wagonów przegubowych. Z uwagi na dużą masę dwuwagonowego pociągu nie zdecydowano się na pojazd bierny. Wagonom silnikowym usunięto kabiny motorowego przebudowując jednocześnie instalację elektryczną do sterowania ukrotnionego. W miejsce zmienionej ściany przedniej zabudowano nową wzorowaną na rozwiązaniu zastosowanym w tylnej części tego samego wagonu. Likwidacja kabiny motorniczego pozwoliła nieco powiększyć pojemność tramwaju. Dwa kolejne przebudowane także w 1983 roku tramwaje pochodziły z zamiany wagonami (105N na 102Na) dokonanej z Gorzowem Wielkopolskim. Dwa lata później wykonano kolejne dwie przebudowy wykorzystując kursujące po Krakowie przegubowce. Do przebudowy ostatniego wagonu wykorzystano m.in. zakupione we Wrocławiu pudło wagonu 102Nd. Wytworzony w 1973 roku tramwaj różnił się kilkoma elementami od eksploatowanych wagonów 102Na pod względem elektrycznym ale także nieco wyposażeniem pojazdu. W Kra-

kwie, w trakcie gruntownego remontu, wprowadzono zmiany jakie były stosowane przez MPK w Krakowie. Podczas ostatniego remontu, już na początku lat dziewięćdziesiątych wewnątrz, na fali modernizacji, poddano nieco większym zmianom: zainstalowano kolorowe fotele oraz poręcze malowane proszkowo na brązowo, stalowe ramy okienne zastąpiono elementami z tworzywa a bezbarwne szyby zastąpiono przyciemnianymi.

Tramwaje przegubowe 102NaD poddano kasacji na przełomie 1996-1997 roku. Ostatni jeżdżący wagon 155 zdecydowano się pozostawić i zasilili kolekcję pojazdów komunikacji miejskiej. Przez krótki czas wykorzystywany był w ruchu okazjonalnym wraz z jeżdżącymi wagonami 102Na, ale wymagający naprawy pojazd w końcu odstawiono na boczny tor.

Pod koniec 2016 roku podjęto działania zmierzające do przywrócenia wagonu 155, który jest setnym wagonem przegubowym wyprodukowanym przez Konstal, do pełnej sprawności. Stojący ponad dekadę na bocznym torze zajezdni Nowa Huta wagon wymagał głębokiej naprawy zwłaszcza narażonych na niekorzystne warunki atmosferyczne elementów zewnętrznych pokrywających konstrukcję pojazdu. Wyposażenie wagonu odpowiadające ostatniemu okresowi eksploatacji odnowiono przywracając jedynie wcześniejszą kolorystykę wagonów 102NaD. Prace remontowe zakończono w pierwszych dniach stycznia 2018 roku, ale z premierą wagonu czekano aż do lutego.

Jacek Kołodziej

NOWE ULOTKI DLA PASAŻERÓW

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie na przełomie roku 2017/2018 wydało dwa foldery komunikacyjne dla mieszkańców Krakowa oraz licznie odwiedzających nasze miasto turystów. Pierwszy z nich to folder z liniami tramwajowymi. W broszurze wydanej w formacie DL znajduje się mapka linii tramwajowych z nowym obowiązującym od 8 stycznia 2018 układem linii tramwajowych, spis wszystkich linii wraz z częstotliwościami ich kursowania, a także cennik biletów. Drugi to folder linii komunikacji nocnej tramwajowej i autobusowej. W środku znajduje się mapka linii komunikacyjnych, cennik biletów oraz schemat węzła przesiadkowego „Dworzec Główny”. Na schemacie tym pokazane są lokalizacje przystanków poszczególnych linii, a także tabela z podanymi godzinami odjazdów poszczególnych linii i kombinacjami przesiadek po między nimi. Foldery komunikacyjne z QR kodami dostępne



są w Punktach Sprzedaży Biletów. Dodatkowo foldery komunikacji nocnej znajdują się w specjalnie przygotowanych kieszonkach zamontowanych na szybach wiat przystankowych na przystanku „Dworzec Główny”.

Hubert Wałęga

TŁUSTY CZWARTEK W TRAMWAJU



Pączek w zabytkowym tramwaju smakował wyjątkowo

Prawe 500 paczków zjedli uczestnicy przejazdu zabytkowym składem wagonów, który kursował w tłusty czwartek, 8 lutego na trasie linii nr 8 (Bronowice Małe-Borek Fałęcki). Do wagonów 102Na i 102NaD można było wsiąść w godzinach 14.00-17.00.

Ten wyjątkowy skład wyjechał ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze przy ul. J. Brożka 3, o godz. 14.10 w kierunku Bronowic Małych. Tramwaj zatrzymywał się na każdym przystanku, a wszyscy wsiadający byli częstowani paczkami i gorącą kawą. Nie była to jedyna atrakcja przygotowana w tym dniu przez MPK S.A. w Krakowie. W środku pierwszego wagonu uczestnicy przejazdu mieli okazję spotkać się z Jackiem Kołodziejem, autorem książki „Historyczne pojazdy komunikacji miejskiej w Krakowie”, który opowiadał o losach zabytkowych pojazdów. Była także możliwość zakupu tej książki.

Zanim jednak zabytkowy skład wagonów wyjechał ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, odbyła się krótka prezentacja tego wyjątkowego wagonu.

Lilianna Jakiel



Pasażerowie chętnie częstowali się paczkami

DZIEŃ KOBIET W ZABYTKOWYM WAGONIE MPK



Zabytkowy tramwaj kursował w centrum miasta



Kwiaty otrzymywały wszystkie kobiety



Kwiaty rozdawali pracownicy MPK S.A. oraz członkowie KMK

8 marca 2018 roku z okazji Dnia Kobiet w Krakowie kursował specjalny zabytkowy tramwaj Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Tramwaj zatrzymywał się na przystankach, a pracownicy krakowskiego przewoźnika oraz członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych każdej pasażerce wręczali kwiaty i składali życzenia z okazji Dnia Kobiet. Zabytkowy tramwaj wyjechał z zajezdni

tramwajowej Podgórze, przy ul. J. Brożka 3 o godzinie 13.30 i po trasie linii nr 8 (ul. Wadowicka, Krakowska, Stradomska, św. Gertrudy, pl. Wszystkich Świętych, ul. Podwale) pojechał do centrum miasta. Następnie tramwaj, w którym kwiatami została obdarowana każda kobieta, kursował wokół I Obwodnicy do 15.30. Przejazd tramwajem był bezpłatny.

Marek Gancarczyk

EVOBUS, VOLVO I AUTOSAN DOSTAWCAMI NOWYCH AUTOBUSÓW



MPK S.A. w Krakowie podpisało w tym roku dwie umowy z producentem autobusów Mercedes-Benz Citaro

Pierwszy kwartał bieżącego roku rozpoczął kolejny etap wymiany taboru autobusowego zmierzający do osiągnięcia założonych celów dotyczących standardu emisji spalin silników autobusów komunikacji miejskiej w Krakowie.

Pierwszym przedsięwzięciem było podpisanie umowy dostawy w formie leasingu finansowego 30 sztuk autobusów standardowych Mercedes Benz 628 Citaro z silnikami Euro-6 z dwoma podmiotami występującymi wspólnie tj. EvoBus Sp. z o.o. i PEKAO LEASING Sp. z o.o..

Zgodnie z podpisaną umową, po siedmiu miesiącach na ulicach Krakowa pojawią się nowoczesne, ekologiczne autobusy, które zastąpią wyeksploatowane pojazdy z silnikami spełniającymi normy emisji spalin Euro-2,3.

Kolejnym przedsięwzięciem było rozstrzygnięcie i podpisanie umów na dostawę 78 sztuk autobusów, w trzech typach i z trzema dostawcami. Wszystkie autobusy będą współfinansowane ze środków unijnych w ramach programu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Największą grupę pojazdów stanowi 56 sztuk autobusów standardowych, których dostawcą będzie EvoBus Sp. z o.o., a termin realizacji umowy wynosi siedem miesięcy od daty podpisania umowy. Kolejną grupę pojazdów stanowi 12 sztuk autobusów przebiegowych hybrydowych, których dostawcą będzie Volvo Bus Corporation. W tym przypadku dostawca również będzie miał siedem miesięcy na wyprodukowanie i dostarczenie ich do Krakowa.

Najmniejszą grupę zakupową stanowią autobusy midi, które w ilości 10 sztuk w terminie sześciu miesięcy dostarczy firma AUTOSAN Sp. z o.o. z Sanoka. Autobusy te znane są już w Krakowie, z uwagi na wcześniejsze dostawy tych pojazdów do naszego miasta. Również

autobusy Mercedes znane są w Krakowie, gdzie eksploatowanych jest już 39 sztuk tych pojazdów dostarczonych ponad siedem lat temu. Jedynie autobus Volvo będzie nowym typem, ale jest to pojazd znany i sprawdzony w eksploatacji w innych miastach Polski i Europy.

Wszystkie autobusy dostarczane do Krakowa będą spełniać wysoki poziom jakościowy o zbliżonym standardzie rozwiązań technicznych i wyposażeniu funkcjonalno-użytkowym.

Wszystkie autobusy mają mieć konstrukcję opartą na sprawdzonych rozwiązaniach technicznych, produkowanych seryjnie, których niezawodność została już potwierdzona przynajmniej w trakcie badań eksploatacyjnych. Do produkcji autobusów mają być wykorzystane najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantujące najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania.

Standardem wszystkich autobusów dostarczanych do Krakowa jest niska podłoga, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring, automat biletowy i ekologiczny niskoemisyjny silnik.

Nowym wyzwaniem dla producentów tych autobusów ma być wizualizacja pojazdów. Powinna ona odpowiadać wzorcom kreowanym przez obecne trendy przewoźników i kreatorów wzorów przemysłowych. Stylistyka powinna być dopracowana w szczegółach, a optymalne krzywizny mają być wyrazem nowoczesnego spojrzenia i zmniejszać optycznie wielkość autobusu. Kształt ma być źródłem pozytywnych emocji u obserwatora. Linie podziału połączeń poszycia bocznego, układ okien, wielkość nadszycia winne ułatwiać uzyskanie oczekiwanej kolorystyki autobusów. Stylistyka wnętrza ma być wyrazista, bez elementów przesytu, praktyczna w codziennej eksploatacji. Ponadto nie powinna ona ograniczać technologii produkcji, wymuszać konieczność stosowania specjalnych materiałów oraz ograniczać późniejszy recykling. Autobusy nie powinny zawierać modernistycznych ozdobników i ekstrawaganckich elementów stylistyki zewnętrznej i wewnętrznej.

Każdy z wykonawców ma zaakceptowany przez obie strony umów czas na zrealizowanie dostawy, a strona zamawiająca ma zastrzeżone prawo do kontroli procesu produkcyjnego autobusów na każdym etapie ich wykonywania.

Należy mieć nadzieję, że jesienią wszystkie autobusy pojawią się na ulicach Krakowa.

Ryszard Wróbel

MPK KUPUJE TRZY AUTOBUSY MINI DO OBSŁUGI LINII TELE-BUSA



Podpisanie umowy na dostawę 3 mini autobusów do obsługi linii Tele-bus odbyło się w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów

15 marca MPK S.A. w Krakowie podpisało umowę z przedstawicielami firmy Automet na dostawę 3 autobusów miejskich klasy mini do obsługi linii Tele-busa.

Nowe pojazdy będą mieć konstrukcję opartą na bazowym furgonie Mercedes-Benz Sprinter 516 z silnikiem o pojemności 2143 cm³ i mocy 120 kW (163 KM), spełniającym najwyższy poziom emisji spalin EURO VI. Mini autobusy będą się charakteryzować bardzo niskimi kosztami eksploatacji. Ich najważniejszą zaletą będzie duża zwrotność i małe gabaryty, pozwalające dojechać do miejsc niedostępnych dla standardowych autobusów. Dzięki niskopodłogowej przestrzeni w przedniej części pojazdu pasażerowie z łatwością wejdą na pokład pojazdu, zwłaszcza osoby starsze i niepełnosprawne, które od razu będą mogły zająć miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi. Pojazdy będą także posiadać rampę wjazdową ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Autobusy zostaną wyposażone w klimatyzację, tablice elektroniczne, automat biletowy i monitoring.

Długość mini autobusu to ok. 7,4 m. W środku będzie 13 miejsc siedzących i 16 miejsc stojących. Koszt zakupu 3 mini autobusów to ponad 2 mln zł brutto.

Warto podkreślić, że zakup tego typu autobusów nie jest przypadkowy. Po ich dostawie, za sześć miesięcy, zostaną wykorzystane do obsługi linii Tele-busa, który funkcjonuje w rejonie Płaszowa i Rybitw. Przypomnijmy, że pierwszy kurs Tele-busa odbył się 14 lipca 2007 roku, a więc prawie 11 lat temu. W ciągu pierwszego miesiąca skorzystało z tej usługi tylko 350 osób. Dziś taka liczba osób podróżuje Tele-busem czasami w ciągu jednego dnia. Miesięcznie średnia liczba pasażerów Tele-busa to ok. 4 000 osób.

Usługa Tele-busa zmieniała się i dostosowywała do potrzeb mieszkańców. W ciągu niemal 11 lat Tele-bus rozszerzał swoje granice cztery razy. Ofertą Tele-busa zostały objęte przede wszystkim szkoły, a małe autobusy MPK S.A. w Krakowie stały się pewnym i bezpiecznym środkiem transportu dla małych dzieci. Przystanki zlokalizowane przed wejściem do szkół w rejonie kursów Tele-busa zminimalizowały konieczność przejść przez ulicę co jest szczególnie ważne w kwestii bezpieczeństwa dzieci. Po zakończeniu budowy nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, Tele-bus stał się także wygodnym środkiem podróży do tramwaju.

Marek Gancarczyk

SZEŚĆ AUTOBUSÓW Z PANELAMI SŁONECZNYMI

Na dachach sześciu kolejnych autobusów przegubowych krakowskiego przewoźnika został zamontowany system technologii fotowoltaicznej, który przetwarza promieniowanie słoneczne bezpośrednio na energię elektryczną.

maganą elastyczność i nadają się do zamontowania na dachu autobusu. Panele są w pełni odporne na działanie niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Wszystkie materiały użyte do budowy urządzenia spełniają stosowne wymagania dotyczące niepalności,



Panele na dachu autobusu MPK S.A. w Krakowie

Przypomnijmy, że testy tego rozwiązania MPK S.A. w Krakowie rozpoczęło w 2015 roku. System technologii fotowoltaicznej został wtedy zamontowany w dwóch autobusach. W sumie w Krakowie kursuje obecnie osiem autobusów korzystających z energii słonecznej.

System technologii fotowoltaicznej służy do wspomagania zasilania instalacji pokładowej autobusu (24 V), która dostarcza energię m.in. do automatów biletowych, kasowników, tablic elektronicznych oraz oświetlenia. Jest zasilany elastycznymi modułami fotowoltaicznymi. Zastosowano w nich innowacyjną technologię produkcji bez użycia szkła, dzięki czemu mają one wy-

bezpieczeństwa użytkowania i ekologii. Zastosowane zaawansowane rozwiązania techniczne sprawiają, że system funkcjonuje bez żadnego hałasu i cechuje się wysoką odpornością na przeciążenia.

Warto podkreślić, że system pozwala pokryć znaczne zapotrzebowanie autobusu na energię elektryczną, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa.

System działa w pełni automatycznie załączając się w chwili wystąpienia zapotrzebowania na energię w pojeździe i wyłączając w momencie pełnego naładowania akumulatorów.

Marek Gancarczyk

KLIMATYZACJA JEST NAJWAŻNIEJSZA

Nie ekologiczne silniki i porty USB do ładowania smartfonów, ale właśnie klimatyzacja została wybrana przez pasażerów krakowskiej komunikacji jako najważniejszy element wyposażenia nowoczesnych autobusów. Tak w naszej sondzie internetowej na stronie www.mpk.krakow.pl zagłosowało 46 proc. Internautów. Drugie miejsce w głosowaniu – 26 proc. zajęły ekologiczne silniki. Trzecie miejsce z 20 proc. przypadło automatom z możliwością zapłaty za bilet kartą. Najmniej głosów, bo tylko 8 proc. zdobyły porty USB do ładowania urządzeń mobilnych.

Marek Gancarczyk



KRAKÓW FUTURE LAB



To jedna z grup roboczych działająca w ramach platformy Kraków Network, która skupia się na dwóch tematach: wizji przyszłości Krakowa oraz innowacjach i technologiach rozwijających się w mieście i mających bezpośredni wpływ na to, jak miasto jest postrzegane przez mieszkańców i turystów. Mówiąc o nowych rozwiązaniach i technologiach do dyskusji zaproszono MPK S.A. w Krakowie. Grzegorz Dyrkacz – Członek Zarządu ds. Zarządzania Przewozami zaprezentował podczas spotkania informacje o ekologicznym taborze oraz naj-

nowocześniejsze rozwiązania ekologiczne w transporcie miejskim. Zaprosił także wszystkich uczestników do przejazdu elektrycznym autobusem na Zajezdnię Autobusową Wola Duchacka, gdzie odbyła się prezentacja ładowania autobusu przez pantograf i wtyczkę plug-in. Warto również dodać, że podczas roboczego spotkania, które miało miejsce 13 marca 2018 roku zaprezentowały się także firmy Wavelo oraz Traficar.

Lilianna Jakiel

KOLEJNA STACJA DO ŁADOWANIA PRZEZ PANTOGRAF



Na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka działa już stacja do ładowania autobusów elektrycznych przez pantograf, której budowa była realizowana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020. To jedna z pięciu tego rodzaju stacji, które powstaną w tym roku dzięki wsparciu środków unijnych (kolejne będą działać m.in. na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze i przy ul. Konopnickiej). Ten sposób uzupełnienia baterii sprawia, że autobusy elektryczne mogą

być doładowywane między jednym kursem a drugim. Ładowanie baterii autobusów elektrycznych przez pantograf jest bardzo efektywne – do podładowania wystarczy zaledwie kilkanaście minut.

Przypomnijmy, że pierwsza stacja do ładowania autobusów elektrycznych przez pantograf została uruchomiona w Krakowie 9 czerwca 2014 roku przy ul. Pawiej. Było to pierwsze tego rodzaju rozwiązanie zastosowane w Polsce.

Marek Gancarczyk

TEREN ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ PODGÓRZE ZOSTAŁ POWIĘKSZONY



W 2016 roku MPK S.A. w Krakowie przystąpiło do realizacji procedury związanej z zakupem nieruchomości przy ul. Rzemieśniczej, sąsiadującej z zajezdnią tramwajową Podgórze. Stało się tak po otrzymaniu informacji o podjęciu przez właściciela tego terenu decyzji o sprzedaży swojej nieruchomości. Na zlecenie MPK S.A. została przygotowana wycena nieruchomości, która stała się podstawą do uzyskania zgody na realizację zakupu. Negocjacje z pełnomocnikiem właściciela nieruchomości, w związku z dużym zainteresowaniem deweloperów (pojawienie się pierwszej zabudowy wielorodzinnej) były trudne.

W końcu wszystkie sprawy formalno-prawne zostały zrealizowane oraz uzgodniono cenę zakupu nieruchomości. W dniu 3 listopada 2017 roku został podpisany akt notarialny na zakup prawa użytkowania wieczystego gruntu o łącznej powierzchni 8696 m², zabudowanych budynkami z których największy magazynowo-biurowy ma powierzchnię użytkową 2496 m². Tego samego dnia została także podpisana warunkowa umowa na zakup pra-

wa użytkowania wieczystego działki niezabudowanej, do której prawo pierwokupu miała Gmina Kraków (w dniu 29 listopada 2017 roku został podpisany zakup tej działki).

Nieruchomość znajduje się od strony północnej pomiędzy obszarem zajmowanym przez MPK S.A. a ulicą Rzemieśniczą. Jest uzbrojona w sieci wodne, co, kanalizacyjne, elektryczne. Na działce jest budynek oraz utwardzony plac postojowy. Od strony ul. Rzemieśniczej jest ogrodzona dwiema bramami wjazdowymi.

Dla MPK S.A. teren usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie, przy braku innej perspektywy poszerzenia zajmowanego obszaru, otwiera możliwość zwiększenia miejsc dla postoju nowych tramwajów, których liczba w najbliższej przyszłości będzie się zwiększać. W przyszłości zostanie opracowana koncepcja przebudowy terenu dla potrzeb MPK, a po opracowaniu koncepcji obszar między ul. Rzemieśniczą a ul. J. Brożka ulegnie modyfikacji.

Danuta Walas

TRAMWAJE I AUTOBUSY SĄ SPRZĄTANE KAŻDEGO DNIA, 365 DNI W ROKU OD PONIEDZIAŁKU DO NIEDZIELI

Marek Morajda, kierownik organizacji sprzątania taboru w KrakTransRem – spółki córki MPK S.A. w Krakowie

O tym jak sprzątane są pojazdy krakowskiego przewoźnika rozmawiamy z Markiem Morajdą, Kierownikiem organizacji sprzątania taboru w KrakTransRem – spółki córki MPK S.A. w Krakowie, zajmującej się utrzymaniem czystości tramwajów i autobusów w Zajezdni Wola Duchacka oraz Nowa Huta.

Marek Gancarczyk: Czystość tramwajów i autobusów to jedna z najważniejszych spraw dla pasażerów. Jak często są czyszczone pojazdy krakowskiego przewoźnika?

MM: Pojazdy są czyszczone codziennie. Od poniedziałku do niedzieli – 365 dni w roku, chyba, że rok trwa dłużej to 366 dni.

MG: To wyobraźmy sobie, że jest już późny wieczór i tramwaj lub autobus zjeżdża do zajezdni. Co się z nim dzieje?

MM: Proces sprzątania tramwajów rządzi się trochę innymi prawami, niż autobusy. Podam przykład jak to

wygląda w przypadku autobusów. Po zjeździe do zajezdni kierowca zostawia autobus na placu postojowym. Następnie odbiera go kierowca pilot i podjeżdża na stację paliw, gdzie pojazd jest tankowany, uzupełniane są oleje i płyny oraz przechodzi pierwsze oględziny, min. świateł. Tam też odbywa się pierwsze czyszczenie. Sprzątana jest kabina kierowcy, ścierane są kurze, wycierane poręcze, przyciski, wyświetlacze, ścianki, kasowniki itd. Następnie kierowca pilot wjeżdża do myjni. Tam autobus jest myty. Poza tym, że brud usuwają mechaniczne szczotki myjni, przez pracowników KTR przemywana jest szyba przednia i tylna oraz są usuwane niedociągnięcia po myjni mechanicznej. W szczególności dotyczy to autobusów o mniejszych gabarytach. W tym samym czasie podłoga pojazdu jest odkurzana lub myta mopami na mokro.

MG: Jak długo trwa takie sprzątanie pojazdu po zjeździe do zajezdni i ile w ciągu nocy na jednej zajezdni pracownicy muszą ich wysprzątać?



Mycie siedzeń w tramwaju

MM: Na przykład w zajezdni Wola Duchacka w dniu powszednim sprzątanym jest od 215 do 220 autobusów. Zaczynamy pracę o godz.19.00 i kończymy o 3 nad ranem. Wtedy wszystkie autobusy muszą być już gotowe, bo zaczynają się pierwsze wyjazdy. Sprzątanie jednego pojazdu trwa 3-4 minuty na stacji benzynowej i 3-4 minuty na myjni.

MG: Szybko. Jak to możliwe, że udaje się to zrobić?

MM: Tego oczywiście nie robi jedna osoba, tylko sztab ludzi. Niczym oddział komandosów „atakują autobus”. To chciałbym podkreślić - ważny jest właśnie ten zespół pracowników. Bez nich nawet najlepszy sprzęt i chemia dostępna na rynku nie mają żadnego znaczenia. To ważne tym bardziej, że praca przy sprzątaniu może być nużąca, bo ciągle wykonuje się te same czynności, w tych samych autobusach (tramwajach) i w dodatku robi się to w nocy. Sprawne i dobre wysprzątanie pojazdów jest w 90 proc. załugą załogi. To nie jest pewnie praca marzeń. Obserwując, kto się do niej zgłasza zatrudnionych można podzielić na trzy grupy. Jedna to jest grupa, dla której jest to podstawowa praca, świadomie przez nich wybrana, druga grupa, to ludzie, którzy sobie tylko w ten sposób dorabiają, no i zostają ci którzy tu trafiają z różnych powodów losowych. Ponieważ wiem jak jest to ciężka praca i widzę jak pracownicy ją codziennie wykonują nie zgadzam się z pojawiającymi się czasem twierdzeniami, że pojazdy nie są sprzątane. Gdyby nie to nasze codzienne sprzątanie to rano po wyjeździe tramwaju czy autobusu z zajezdni pasażerowie zobaczyliby w środku mnóstwo wyrzuconych śmieci.

MG: Jak dużo śmieci w jednej zajezdni znajdują średnio pracownicy? Może Pan podać wielkość w kilogramach lub litrach.

MM: Nigdy nie przeliczałem tego na kilogramy czy litry, ale tylko w ciągu jednej nocy na jednej zajezdni zbieramy sporą hałdę śmieci.

MG: Czy jest coś, co zostawili pasażerowie w tramwaju i autobusie, co zaskoczyło ekipę sprzątającą?

MM: Znaleźliśmy m.in. obrączkę. Była puszka białej farby, buty dziecięce. Często zdarza się, że znajdujemy klucze. Oczywiście od razu takie znalezione przedmioty przekazujemy do Biura Rzeczy Znalezionych MPK.

MG: Są jakieś ulubione miejsca w tramwaju lub w autobusie, w których pasażerowie „chowają” śmieci?

MM: O tak !!! I to jest największy problem dla nas sprzątających. Nie mielibyśmy nic przeciwko, gdyby pasażerowie nie chowali biletu za siedzeniem, żeby puszka po napoju nie była zgięta i wciśnięta za oparcie. Jeżeli już ktoś musi wyrzucić śmiecia w tramwaju lub autobusie to lepiej, żeby go zostawił na środku podłogi. To bardzo ułatwi nam pracę. Najgorsza rzecz to guma to żucia. Bardzo często te gumy są przyklejane do siedzeń. Poza tym, że niszczone jest materiały fotela, to naraża na ubrudzenie ubrań innych pasażerów. Usunięcie gumy z siedzenia wymaga sporo wysiłku, trzeba ją najpierw zamrozić. A plama i tak zostaje.

MG: Apelujemy więc do pasażerów o nie śmiecenie, a już na pewno o nie przyklejanie gum do siedzeń. A jaki element tramwaju lub autobusu jest najtrudniejszy do wyczyszczenia?

MM: Najtrudniejsze do wyczyszczenia są ścianki pojazdu. Często zostają na nich ślady butów. Ponieważ



Odkazanie siedzeń parownicą

ścianki są w jasnych kolorach, za każdym razem ten ślad butów jest widoczny. Apeluję więc dodatkowo o nie kopanie w ścianki tramwaju i autobusu, bo to jest bardzo trudno usunąć i często pracownik długi czas musi spędzić na kolanach lub w pół zgięty aby to usunąć. Pamiętam też, że raz przyjechał na zajezdnię autobus, w którym na całej podłodze była rozlana biała farba, którą dodatkowo pasażerowie roznieśli na butach po całym autobusie. To było pracochłonne i trudne do posprzątania (praca w oparach rozpuszczalników i acetonów).

MG: Jesteście kontrolowani z efektów swojej pracy?

MM: Oczywiście. Osoby kontrolujące w tym wypadku ZIKiT widzą jednak tylko ten efekt, a ja widzę wielki wysiłek pracowników, aby było czysto. Pewnie nie jesteśmy doskonali, ale bardzo nam zależy na tym, by pasażer otrzymał idealnie czysty tramwaj i autobus. Mam na szczęście taki zespół, że wystarczy dobrze wyznaczyć im zadanie, nie muszę ich cały czas kontrolować. Czasem oczywiście trzeba przyjść i „podnieść ciśnienie” pracownikom żeby zobaczyli że mają przełożonego (śmiech).

MG: No to jaki jest ten poziom brudu w naszych tramwajach i autobusach?

MM: To trudno określić ale była kiedyś taka sytuacja, gdy jedna z firm chciała nam sprzedać swoje środki czyszczące i próbowała nas do tego przekonać. Przedstawiciele tej firmy przyjechali bardzo przygotowani na zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie. Rozłożyli cały swój sprzęt. Bardzo się zdziwili gdy się okazało, że my to już wszystko mamy. Chcieli nam udowodnić, jaki my to mamy brudny tramwaj. Tam był ich pracownik ze

specjalnym urządzeniem do pomiaru cząstek brudu. Był w ciężkim szoku, że jeszcze przed sprzątnięciem tramwaj może być u nas tak czysty.

MG: To jest sprzątanie codzienne, które odbywa się po każdym zjeździe do zajezdni. Jak wygląda sprzątanie kompleksowe i jak często jest przeprowadzane?

MM: Żeby osiągnąć odpowiedni poziom czystości, to sprzątanie codzienne nie wystarczy. W ciągu nocy jest po prostu za mało czasu, aby to zrobić i zdążyć przed pierwszymi wyjazdami. Dlatego dodatkowo mamy czyszczenie generalne. To jest tak jak ze sprzątnięciem domu na święta. Tak samo robimy z tramwajami i autobusami. Co najmniej raz w miesiącu musi być takie sprzątanie generalne przeprowadzone. Pojazd jest wtedy myty od „stóp do głów”. Podłogi, sufit, ścianki, okna, siedzenia. Czyszczony jest każdy element od kabiny prowadzącego do samego końca pojazdu. To samo dotyczy elementów zewnętrznych, które są domywane szczotką nawet po przejeździe przez myjnię mechaniczną.

MG: Czy sprzątanie autobusów i tramwajów różni się w zależności od pory roku?

MM: Ten standard sprzątania jest taki sam niezależnie od pory roku. Z pewnymi wyjątkami. Wiadomo, że w okresie letnim trzeba zwrócić większą uwagę na mycie szyb. Pasażerowie opierają się o nie głowami, dotykają dłońmi. W zimie z kolei dużo pracy trzeba włożyć w do czyszczenia podłogi. Nie ma w tym nic dziwnego, pada śnieg, jest mokro więc pasażerowie wchodzą z brudnymi butami. Niezależnie od tego wszystkiego każdy pojazd ma być umyty i czysty. Oczywiście w zi-



Odkurzanie foteli

mie podłoga czasem może gorzej wyglądać, bo przy -10 stopni nie da się na mokro jej umyć. Przy takiej temperaturze woda by zamarżała, zrobiłby się lód, a to byłoby niebezpieczne dla pasażerów.

MG: Z jakiego sprzętu korzystają osoby sprzątające?

MM: Z tradycyjnej szczotki i mopa, które są nieodzowne. Oczywiście, że mamy też sprzęt profesjonalny do sprząkania, m.in. wielofunkcyjne odkurzacze do sprząkania na sucho i mokro. Szczotka nie zapewni takiego poziomu jak te odkurzacze. Mamy też różnego rodzaju szorowarki, bardzo przydane przy dużych zabrudzeniach podczas sprząkania kompleksowego oraz myjki ciśnieniowe. Korzystamy z odkurzaczy piorących do foteli i parownic, które wytwarzają parę o temperaturze 100 stopni Celsjusza, co gwarantuje nie tylko odświeżenie oparc i siedzisk, ale także ich odkażenie. Zmieniliśmy również technologię mycia szyb. Gdzie porzuciliśmy tradycyjne ściągaczki na rzecz paczek ze specjalną tkaniną ... ale to już nasza tajemnica.

MG: A macie coś do wytwarzania ładnego zapachu w tramwaju?

MM: Pewnie. W pojazdach używamy też różnego rodzaju zapachów wykorzystując profesjonalne hotelowe linie zapachowe. Problem jest jednak taki, że pojazdy komunikacji miejskiej są na każdym przystanku wietrzone, otwierają się drzwi i ten zapach szybko się ulatnia.

MG: Czy sprząkanie tramwajów i autobusów różni się od sprząkania np. budynków?

MM: Różni się - budynek nie odjeżdża, a tramwaj już tak. Z myciem tramwajów i autobusów jest tak jak

przy produkcji taśmowej. Cała ekipa sprzątająca wchodzi do pojazdu i po 3-4 minutach wychodzi, żeby zająć się następnym. Ten proces jest trudniejszy podczas mycia tramwajów, które nie mogą się wyprzedzać. Awaria jednego tramwaju powoduje zator i przestój w procesie sprząkania. Autobusy nie mają już tego ograniczenia, więc ta płynność jest łatwiejsza do utrzymania.

MG: Jak wyglądało sprząkanie podczas ŚDM?

MM: Zakres mieliśmy ten sam co zwykle. Ale godziny się różniły. Przypomina mi się spotkanie z kierowcami ze Śląska. Jak przyjechali pierwszy raz do myjni i zobaczyli jak sprząkamy, to zapytali nas co my wyprawiamy z tymi autobusami. A po drugim razie, kiedy zrobiliśmy to samo to powiedzieli, że już mają wyczyszczone autobusy na miesiąc albo i dłużej. A to było nasze zwykłe mycie codzienne.

MG: Jak długo zajmuje się Pan organizacją sprząkania i mycia tramwajów i autobusów?

MM: W MPK a raczej KTR od 3 lat. Wcześniej też się tym zajmowałem, pracowałem przy sprząkaniu taboru PKP.

MG: Co przynosi Panu największą satysfakcję w pracy?

MM: Zadowolenie pasażera, który dobrze oceni naszą pracę. Dużą satysfakcję mam też wtedy, gdy załoga wykona dobrze swoją pracę, wychodzi zadowolona i przychodzi też zadowolona na następny dzień z uśmiechem na twarzy.

Marek Gancarczyk



Nagrody odebrała Samanta Świeboda i Grzegorz Bzdyl

Samanta Świeboda, kierując autobusem MPK S.A. nie wahala się przerwać jazdy i przyjść z pomocą kobiecie, która zasnęła w samochodzie osobowym. Grzegorz Bzdyl, motorniczy tramwaju wykazał się z kolei dużą spostrzegawczością, pomagając odnaleźć dwóch zaginionych braci w wieku 7 i 9 lat. Za swoją postawę, empatię i zdecydowane działanie otrzymali w piątek, 9 marca wyróżnienia i nagrody.

Listy gratulacyjne, drobne upominki oraz nagrody finansowe przekazał pracownikom Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu ds. zarządzania przewozami MPK S.A. w Krakowie.

– Zastęgujecie Państwo na największe brawa i uznanie. Nie pozostaliście obojętni i nie wahałiście się ani chwili, aby przyjść z pomocą innym osobom – powiedział podczas wręczania nagród Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Listy gratulacyjne i drobne upominki dla obu pracowników krakowskiego przewoźnika przygotował także Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa, który docenił błyskawiczną pomoc, jakiej potrzebującym udzielili prowadzący pojazdy.

Za pomoc w odnalezieniu zaginionych braci osobiście podziękował motorniczemu Grzegorzowi Bzdylowi także inspektor Rafał Leśniak, Komendant Miejski Policji w Krakowie. Jak podkreślił, zagubione dzieci szybko i bezpiecznie wróciły do domu i rodziców dzięki spostrzegawczości motorniczego, który zauważył je na przystanku i natychmiast zgłosił ten fakt dyspozytorom MPK S.A. w Krakowie.

Przypomnijmy, że Pani Samanta kierująca autobusem MPK S.A. w Krakowie 7 marca po południu pomogła kierującej samochodem osobowym i jej dziecku. Wszystko wydarzyło się ok. 15.40 na przystanku Czarnowiejska w kierunku pętli Czerwone Maki P+R. Pani Samanta kierująca autobusem linii nr 194 dojeżdżając do przystanku zauważyła zaparkowany w zatoce przystankowej samochód osobowy, który nie odjeżdżał. Kierująca samochodem osobowym otworzyła drzwi, ale jej zachowanie wzbudziło niepokój pracownika MPK. Ponieważ nikt z oczekujących pasażerów nie zareagował, Pani Samanta wysiadła z autobusu, aby sprawdzić co się stało. Okazało się, że kobieta, która jechała samochodem osobowym zasnęła. Pani Samanta wróciła więc natychmiast do autobusu, aby poprosić dyspozytorów o wezwanie karetki pogotowia. W samochodzie znajdowało się jeszcze kilkumiesięczne dziecko, które razem z matką zostało zabrane do karetki. Pani Samanta w czasie oczekiwania na przyjazd służb ratunkowych zaopiekowała się kobietą i dzieckiem.

Z kolei dzięki spostrzegawczości Pana Grzegorza zostały odnalezione dzieci w wieku 7 i 9 lat, które zgubiły się 1 marca. Po wystuchaniu komunikatu zauważył je na przystanku i natychmiast zgłosił to dyspozytorom MPK S.A. w Krakowie. Na miejsce mogli szybko zostać wezwani Policjanci, którzy odebrali poszukiwanych chłopców i oddali je zaniepokojonym rodzicom.

Marek Gancarczyk

JAKIE SKARGI I POCHWAŁY ZGŁASZALI PASAŻEROWIE 2017 ROKU?

W 2017 roku do MPK S.A. w Krakowie wpłynęło 1640 zgłoszeń dotyczących nieprawidłowego funkcjonowania komunikacji miejskiej w Krakowie. W porównaniu do 2016 r. zgłoszeń takich było więcej o 199.

Wzrost dotyczył przede wszystkim zgłoszeń nieuzasadnionych (o 195) oraz zawinionych (o 42), tzn. takich, w których skarżący słusznie miał pretensje, i odpowiedzialność za zdarzenie znajduje się po stronie pracowników naszej firmy – w przeważającym stopniu po stronie prowadzących pojazdy.

O coraz rzetelniejszym sposobie rozpatrywania skarg świadczy zmniejszająca się z roku na rok liczba skarg nierozstrzygniętych. Spadła także nieznacznie ilość skarg uzasadnionych niezawinionych tj. takich, w których skarżący słusznie miał pretensje, lecz MPK S.A. nie mało wpływu na okoliczności zdarzenia i możliwości jego uniknięcia.

Poniższa tabela prezentuje liczbę zgłoszeń w 2016 i 2017 roku z podziałem na ich rodzaj.

Zgłoszenia	2016 r.	2017 r.
Skargi ogółem	1441	1640
Zawinione	192	234
Uzasadnione niezawinione	482	469
Nieuzasadnione	557	752
Nierozstrzygnięte	210	185

Pasażerowie zgłaszali skargi dotyczące m.in.:

1. Wkroczenia przeciwko przepisom służbowym – m.in. nieprawidłowa obsługa przystanku, prowadzenie rozmowy z inną osobą podczas jazdy, brak reakcji na sytuację w pojeździe, zmiana trasy.
2. Wykroczenia przeciwko punktualnej realizacji rozkładu jazdy – wcześniejsze w stosunku do rozkładu jazdy odjazdy z przystanków lub realizacja rozkładu jazdy z opóźnieniem.
3. Ogólne niespełnienie oczekiwań nie związanych z konkretnym pracownikiem – m.in. brak klimatyzacji i ogrzewania, zgłoszenia dotyczące punktualnego funkcjonowania całych linii itd.
4. Wykroczenia przeciwko zasadom ruchu drogowego (w roku 2017 były tylko 24 takie przypadki).

Pasażerowie nie tylko skarżą się na funkcjonowanie komunikacji miejskiej, ale także zauważają wysiłki w jej usprawnienie oraz kulturę i profesjonalizm pracowników MPK S.A., nierzadko wykraczający ponad zakres obowiązków służbowych. Świadczy o tym liczba pochwał wpły-

wających do naszej Spółki. W roku 2017 było ich 175.

Najczęściej nasi pasażerowie doceniają:

- umożliwienie skorzystania z przejazdu pasażerom, którzy byli spóźnieni na przystanku
- pomoc, jakiej udzielają prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu (szczególnie osobom niepełnosprawnym, starszym, rodzicom z wózkami)
- właściwą reakcję i szybkie podjęcie działań w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów, w związku z przypadkami spożywania alkoholu w pojazdach czy też przypadków agresywnych zachowań niektórych podróżujących
- szybkie reakcje i podjęcie działań bądź umiejętne udzielenie pomocy w przypadku zasłabnięć, urazów itp.,
- profesjonalną i życzliwą obsługę w tym udzielanie kompetentnej i wyczerpującej informacji, pomoc w zakupie biletów, pomoc obcokrajowcom
- pomoc w odzyskaniu utraconych rzeczy,
- technikę jazdy zapewniającą pasażerom poczucie bezpieczeństwa i komfortu podróży
- pomoc udzielana dzieciom, czasem zdezorientowanym czy zagubionym.

Dariusz Słomka



WYDARZYŁO SIĘ W TRAMWAJU

21 lutego motorniczy MPK S.A. w Krakowie uratował... sowę. O godz. 19:00 motorniczy tramwaju linii nr 1 podczas postoju na pętli Salwator połączył się z dyspozytorami i zgłosił że ma na dachu tramwaju ranną sowę. Tramwaj został odstawiony na tor zastawczy, od razu powiadomiono Straż Miejską oraz ZIKiT w celu podestania na miejsce pogotowia sieciowego, które miało wyłączyć napięcie na czas zdejmowania rannego ptaka z dachu wagonu. Jednocześnie Straż Miejska wezwała pracowników z pogotowia interwencyjnego do spraw dzikich zwierząt. W trakcie oczekiwania na przyjazd służb sowa spadła z dachu (miała najprawdopodobniej złamane skrzydło). Została wniesiona do środka tramwaju, a stamtąd została zabrana przez pracowników pogotowia interwencyjnego.

KOLEKCJA BILETÓW KOMUNIKACYJNYCH Z KRAKOWA U PASJONATA Z FRANCJI

Czy ktoś zwrócił uwagę na to, że to małe arcydzieła, małe dzieła sztuki? Czy ktoś zauważył ich różnorodne formy, wielkości i niepowtarzalność? – zastawia się w rozmowie z nami Benoit Huard pochodzący z Francji kolekcjoner biletów.

Lilianna Jakiel: Jakie są początki i skąd u Ciebie taka pasja?

Benoit Huard: Po pierwsze, mój wujek ma taką samą pasję. Myślę więc, że ma to duży wpływ na moje zainteresowania. Interesuję się również geografą i historią. Zbieranie biletów dość dobrze pokrywa się z tymi zainteresowaniami. Co więcej, są dwie zalety: zbieranie biletów nic nie kosztuje, ponieważ można je znaleźć na ziemi i można je znaleźć mniej więcej wszędzie, gdzie podróżujesz po świecie.

LJ: Jak długo zbierasz bilety?

BH: O ile pamiętam, miałem około 10 lat, gdy zacząłem zbierać i wrzucać je do albumów. Tak więc minęło już 20 lat.

LJ: Dlaczego akurat bilety komunikacji miejskiej? Gdzie są najciekawsze i niezwykle nietypowe bilety?

BH: Zbieram bilety komunikacji miejskiej z całego świata. Transport miejski ma ogromną różnorodność: mam nie tylko bilety z autobusów, trolejbusów, tramwajów i metra, ale także bilety z łodzi, kolejek linowych, kolejek linowych, pociągów miejskich ... Istnieje również kilka połączonych biletów, takich jak hostel i transport, muzeum i transport, imprezy sportowe i transport.

W rzeczywistości, najciekawsze bilety do odbioru to miesięczne w Rosji według mnie. Od piętnastu lat istnieje światowy trend, polegający na zastępowaniu biletów kartami magnetycznymi, ale pozostaje wiele rosyjskich miast, które produkują papierowe bilety miesięczne z szeroką różnorodnością wizualną. Jestem również bardzo zainteresowany uzyskaniem biletów z krajów i miast, których nie posiadam. Jednak coraz trudniej jest zdobywać nowe kraje, ponieważ te, których mi brakuje, nie są najbardziej turystycznymi miejscami ...

LJ: Trudno jest zdobyć nowe „klejnoty” do kolekcji?

BH: Nie, Internet to ułatwia, a ta kolekcja jest wystarczająco szeroka, aby co roku zdobywać nowe „klejnoty”.



Benoit Huard, pochodzący z Francji kolekcjoner biletów komunikacji miejskiej

LJ: Jaki jest najatrakcyjniejszy, trudny do zdobycia bilet w Twojej kolekcji?

BH: Mam bilet na chromolitografię z Sewilli z tego co mi wiadomo jestem jedyną osobą, która ma taki bilet. Pomiędzy około 1875 i 1890 r. niektóre europejskie miasta (oraz Buenos Aires) wydrukowały chromolitografię przeznaczoną na bilety tramwajowe i omnibusowe. Pełna lista miast, które korzystały z tego rodzaju biletów, jest nieznaną, ale nikt (w społeczności gromadzącej bilety) nigdy nie słyszał, że istnieje w Sewilli, zanim znalazłem ją trzy lata temu.

LJ: Czy próbowałeś oszacować, ile warta jest Twoja kolekcja?

BH: Nie, finansowo mnie to nie interesuje. Ale wszystkie bilety utknięte w moich albumach są policzone. Mam dzisiaj 79626 różnych biletów podzielonych na 1754 miast i pochodzących z 130 krajów. Przygotowuję także osobiste mapy do sprawdzenia i pokazuję szybko to, co mam.

LJ: Czy masz bilety, które odnoszą się do specjalnych wspomnień?

BH: Oczywiście, szczególnie podobają mi się bilety w obcym języku, zgodnie z rzeczywistymi granicami. Niektóre granice poruszyły różne konflikty, które miały miejsce na świecie, a te bilety stanowią część historii. Na przykład, mam kilka francuskich, polskich i serbskich biletów napisanych w języku niemieckim, słowackim i rumuńskim, napisane w języku węgierskim, w Maroku napisane po hiszpańsku, ... jestem pewien, że istnieje wiele innych. Mam też bilet z miasta Gazy i dwa z miasta Homs. Myślę, że będzie ciężko dostać nowe w ciągu następnych lat, ale kto wie...

Dziękuję za rozmowę.

Benoit Huard spędził w Krakowie Sylwestra i został kilka dni w poszukiwaniu nowych biletów do swojej kolekcji. Trafił do MPK S.A. w Krakowie i zaprezentował nam część swoich zbiorów.

Lilianna Jakiel

MODERNIZACJA STACJI OBSŁUGI AUTOBUSÓW WOLA DUCHACKA

Zmodernizowany kanał do napraw autobusów (fot. 1)

Rozpoczęte w 2016 roku prace modernizacyjne w obszarze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka miały swój dalszy ciąg również w roku 2017. Przyjrzyjmy się zatem zakresowi wykonanych prac i pokrótce je scharakteryzujemy.

PLAC POSTOJOWY DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom komunikacji w pełni ekologicznej zaadaptowano obszar po dawnej lokalnej kotłowni na plac postojowy autobusów elektrycznych. Rozległe prace polegające na zagęszczeniu gruntu i odpowiednim ustabilizowaniu, przeprowadzeniu kabli zasilających, położeniu nawierzchni z kostki brukowej oraz rozmieszczeniu wysepek na których zostały wyprowadzone przyłącza elektryczne do podłączenia ładowarek znalazły swój finał w postaci 28 stanowisk do ładowania autobusów elektrycznych. Każdy z zakupionych 20 autobusów elektrycznych posiada przypisaną indywidualnie oraz oznakowaną, wysepkę na której znajduje się ładowarka mobilna o mocy 40 kW w przypadku autobusów 12 metrowych (17 szt.) oraz 60 kW dla autobusów przegubowych (3 szt.). Au-

tobusy krótkie ustawione są w trzech rzędach natomiast dla trzech autobusów elektrycznych stanowiska zostały rozmieszczone po obwodzie placu postojowego. W nowej lokalizacji znalazły się również pozostałe autobusy elektryczne z wcześniejszych dostaw czyli cztery Solaris U8.9E oraz dwa Solaris U12E. Plac wyposażono w oświetlenie wykonane w technologii LED oraz system monitoringu. Każde stanowisko jest wyposażone w licznik energii elektrycznej oraz licznik czasu ładowania. Jednym z dużych wyzwań zarówno logistycznych jak i budowlanych było ułożenie 370 m kabli zasilających ze stacji transformatorowej zlokalizowanej od strony ulicy Walerego Sławka czyli po drugiej stronie tereny Stacji Obsługi. Modernizacji została poddana sama stacja transformatorowa w zakresie zabudowy wyłączników mocy.

W ramach inwestycji zostało również wykonane stanowisko do ładowania pantografowego pomiędzy stacją paliw a stacją transformatorową. Nowoczesny w swojej formie architektonicznej słup wyposażony w ładowarkę o mocy 250 kW oraz kopułę do której podłączają się, za pomocą pantografu firmy Schunk autobusy elektryczne, umożliwia realizowanie ładowania szybkiego w przerwie pomiędzy kursami.



Poczekalnia dla pracowników stacji zyskała nowy wygląd (fot. 2)



Zmodernizowany został pokój mistrzów (fot. 3)

HALA NAPRAW BIEŻĄCYCH [NB]

Drugi etap remontu hali NB dotyczył malowania stropu, konstrukcji stalowej podtrzymującej dach, remont warsztatu blacharskiego, magazynu, pokoju mistrzów oraz przede wszystkim adaptacja niewykorzystanych pomieszczeń dla potrzeb pomieszczenia socjalnego.

Zakres prac obejmował wyczyszczenie całej powierzchni sufitu i przez jej zeszlifowanie, położenie farby podkładowej oraz właściwej powłoki malarskiej zarówno na całej powierzchni sufitu, ścian i elementów konstrukcyjnych dachu. Zabezpieczono się również przed ptakami podwieszając na całej powierzchni hali, w sumie 3000 m², siatkę polipropylenową. Na ścianach



Pomieszczenie dyspozytorów po remoncie (fot. 4)

zastosowano modną kolorystykę w odcieniach koloru popielatego w postaci okładzin gresowych.

Wygospodarowana przestrzeń dla potrzeb pomieszczenia socjalnego może pomieścić jednorazowo 48 pracowników (fot. 2). Każdy z nich otrzymał indywidualną szafkę śniadaniową. Na zabudowę kuchenną składa się wielkogabarytowa chłodziarka, kuchenki mikrofalowe oraz czajniki bezprzewodowe. W bezpośrednim sąsiedztwie powstał węzeł sanitarny.

Rozbudowie i dostosowaniu do obecnych standardów poddano pokój mistrza (fot. 3), swoiste centrum dowodzenia Stacją Obsługi. Dwa stanowiska zostały wyposażone w nowe komputery do pracy wielomonitorowej uwzględniającej w niedalekiej przyszłości potrzebę obrazowania jednocześnie sytuacji w obszarze stanu procesu ładowania autobusów elektrycznych oraz stanu sprawności ładowarek. Rozbudowie uległ podgląd systemu monitoringu terenu stacji obsługi. W magazynie części (fot. 5) powstała całkowicie nowa część biurowa z nową strefą wydawania materiałów.

Przebudowie uległ warsztat blacharski w którym dostosowano podłogę do obsługi podnośników kolumnowych, wykonano odwodnienia linowe ACO, zmodernizowano system oświetleniowy dostosowując go do specyficznych potrzeb doświetlenia naprawianych autobusów.

Wszystkie remontowane pomieszczenia otrzymały nową instalację CO, instalację elektryczną oraz oświetleniową opartą na technologii LED (fot. 6). Zarówno pomieszczenie magazynu, jak i pokoju mistrzów otrzymało maksymalną możliwą liczbę ścian w pełni prze-

szklonych, a wszystkie pomieszczenia nową stolarke drzwiową dostosowaną gabarytowo do charakteru pomieszczeń.

Ważnym elementem, który decyduje o płynności wyjazdu z hali NB był remont „tunelu” wyjazdowego wraz z instalacją nowej szybkiej bramy wyjazdowej EFAFLEX. Czas otwarcia bramy uległ skróceniu do 3 sekund!

W ramach tego zadania wymieniono jeszcze 16 szt. bram w hali OC i nawie III, która planowana jest na nową siedzibę autobusów zabytkowych.

HALA NAPRAW AUTOBUSÓW PRZEGUBOWYCH, WARSZTAT POPRAWEK LAKIERNICZYCH, NAWA VI Z ŁĄCZNIKIEM

Kolejnym zadaniem wykonanym w ramach szerokiego spektrum prac remontowo-budowlanych była modernizacja hali autobusów przegubowych, podczas której wykonano remont trzech kanałów przelotowych (fot. 1) oraz zlikwidowano dwa tzw. krótkie kanały nie dostosowane do obsługi autobusów o długości 18 m. Powierzchnia całej posadzki została pokryta żywicą.

W warsztacie poprawek lakierniczych skupiono się przede wszystkim na ustabilizowaniu fundamentów oraz remoncie posadzek dostosowując system kanałów nawiewnych, odwodnień liniowych i system oświetlenia do warunków pracy. Zastosowano pokrycie posadzki w obu pomieszczeniach zarówno dla autobusów krótkich jak i przegubowych w postaci żywicznej z odprowadzeniem ładunków elektrostatycznych.



Zmodernizowany został także magazyn części (fot. 5)



Stacja zyskała nowoczesne wyposażenie (fot. 6)

Nawa VI wraz z łącznikiem otrzymały nowe okna i elewację. A sam łącznik pełny remont posadzki, ścian, instalacji co., elektrycznej i oświetleniowej wraz z nowym zapleczem sanitarnym dla pracowników.

ZAPLECZE BIUROWE Z DYSPOZYTORNIĄ

Po dostosowaniu do obecnych standardów zarówno reprezentacyjnych, jak i funkcjonalnych, główny budynek otrzymał nową klatkę schodową wykonaną w modnej formie łączącej metal ze szkłem, co pociągnęło za sobą nową aranżację dla przestrzeni biurowej Stacji i Zajezdni. Jasne wnętrza, utrzymane w kolorystyce szaro-

ści z przeszklonymi ścianami pozwoliły do doświetlenia wnętrza pomieszczeń światłem dziennym. Powstało też pomieszczenie socjalne. Dyspozytornia (fot. 4) również zmieniła swój wygląd i funkcjonalność, za sprawą częściowych wyburzeń ścian działowych i co za tym idzie lepszemu doświetleniu wnętrza. Poprawiła się również komunikacja pomiędzy dyspozytorami i prowadzącymi. Zarówno pomieszczenia biurowe, jak i dyspozytornia otrzymały nowe wyposażenie. Dla kierowców została przygotowana dobrze wyposażona kuchnia. Zakupiono także telewizor.

Mniej spektakularnymi ale nie mniej ważnymi zadaniami remontowymi były:

- remont pokrycia dachowego wraz z wymianą świetlików nad nawami od II do VI,
- remont pomieszczenia Warsztatu Utrzymania Tras,
- remont ścian szczytowych hal postojowych,
- magazyn ogumienia.

A przysłowiową kropką nad i, remont ogrodzenia całego terenu TW.

Patrząc z perspektywy przeobrażeniu uległy do słownie wszystkie obszary funkcjonowania zarówno Stacji Obsługi jak i Zajezdni w okresie jednego roku! Niewątpliwie należy uznać to za wielki sukces i powinno być powodem do nieukrywanej satysfakcji co dobitnie potwierdzają przedstawiciele innych firm komunikacyjnych odwiedzających naszą firmę.

Tomasz Moździerz

ZASŁUŻENI PRACOWNICY MPK S.A. W KRAKOWIE ODESZLI NA EMERYTURĘ



Anna Robak

ANNA ROBAK

Anna Robak pracę w MPK, wtedy jeszcze przedsiębiorstwie państwowym, rozpoczęła pod koniec 1977 roku. Cała administracja, łącznie z dyrekcją, mieściła się wówczas w budynku przy ul. św. Wawrzyńca 13. W przedsiębiorstwie nie funkcjonował jeszcze dział organizacji i zarządzania. Wtedy właśnie postanowiono go utworzyć i przyjęto do niego kilku absolwentów szkół wyższych, w tym panią Anię. W nowo utworzonej komórce pracowała najpierw jako specjalista, potem kierownik sekcji, a następnie kierownik Biura Zarządu. Kierowane przez panią Anię Biuro Zarządu zapewniało Spółce funkcjonowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami. Podczas wielu lat jej pracy, do kierowanego przez nią działu trafiła znaczna liczba osób, a pani Ania starała się poświęcić każdemu czas, tak aby jak najwięcej swoich pracowników nauczyć i podzielić się z nimi posiadaną wiedzą. Po strajku w 1990 r. i przekształceniu przedsiębiorstwa liczącego prawie 7 000 pracowników w 6 spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, stanęła przed kolejnym ważnym zadaniem: przygotowania dokumentów zgodnie z wymogami kodeksu handlowego. W owych czasach była to bardzo nowatorska praca. Następnie uczestniczyła w przygotowaniu do przekształcenia w 1997 r. Spółki z o. o. w Spółkę Akcyjną,

zapewniając spełnienie przez Spółkę Akcyjną wymagań określonych w kodeksie spółek handlowych. Kolejnym wyzwaniem był udział w procesie fuzji MPK S.A. z MZNT Sp. z o.o. w 2002 r.

Poza powyższymi wyzwaniami przez kilkanaście lat przygotowywała dokumenty dla Rady Nadzorczej MPK S.A. oraz wielokrotnie organizowała i przeprowadzała wybory przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej. Koordynowała również organizacje uroczystości związanych z obchodami kilku jubileuszy Spółki. Uczestniczyła też w wielu komisjach powoływanych przez zarząd Spółki. Niezależnie od jej podstawowych zadań przez 18 lat była aktywnym członkiem zespołu redakcyjnego Przewoźnika Krakowskiego. Jej pasją, którą dopiero w ostatnich latach zaczęła intensywnie realizować były podróże. Również przechodząc na emeryturę planowała, że będzie dużo podróżować. Z zamiłowaniem hodowała kwiaty, co każdy od razu zauważał wchodząc do pokoju, w którym pracowała.

ZBIGNIEW NOWAK

Zbigniew Nowak w naszym przedsiębiorstwie pracował od 1970 roku. Pierwsze kroki stawiał w Wydziale Warsztatów Samochodowych jako monter samochodowy. W kolejnych latach zdobywał doświadczenie na róż-



Zbigniew Nowak



Tadeusz Fiut

nych szczeblach kariery zawodowej: m.in jako inspektor ruchu w Wydziale Zabezpieczenia Ruchu, starszy referent ds. technicznych w Zakładzie Komunikacji Samo-

chodowej Dziale Ekonomicznym, starszy mistrz w Wydziale Produkcyjno-Remontowym, zastępca kierownika zakładu ds. technicznych w Wydziale Eksploatacji Autobusów Czyżyny, czy jako kierownik Stacji Obsługi Autobusów Czyżyny. W latach dziewięćdziesiątych był kierownikiem Działu Rozwoju i Promocji Komunikacji Miejskiej. Następnie przez 8 lat kierował Stacją Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Później zajmował kolejno stanowiska kierownika Remontów i Montażu Autobusów w Stacji Obsługi i Remontów, a od 2006 r. kierownika Sekcji Kontroli Technicznej. Dodatkowo przez kilka lat wykładał przedmioty zawodowe w Przychodowej Zasadniczej Szkole Zawodowej, a w latach dziewięćdziesiątych pracował w niepełnym wymiarze czasu pracy jako kierowca autobusu komunikacji miejskiej. Przez 47 lat z pełnym zaangażowaniem i odpowiedzialnością wykonywał wszystkie powierzone mu obowiązki. W dowód uznania już w 1985 roku otrzymał odznakę Zasłużony dla MPK. Wniósł nieoceniony wkład w realizowane przez MPK S.A. inwestycje – w ostatnich latach było to uruchomienie Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów przy ul. Walerego Sławka.

TADEUSZ FIUT

W styczniu 2018 roku przeszedł na emeryturę Tadeusz Fiut. W MPK S.A. w Krakowie zatrudniony był od 1987 r. Przez 30 lat pracy w Przedsiębiorstwie na wielu różnych stanowiskach odznaczał się szczególną sumiennością i odpowiedzialnością. Zaczynał od stanowiska kierowcy autobusu w Zakładzie Eksploatacji Autobusów Płaszów, a następnie został zastępcą kierownika ds. taboru w Wydziale Eksploatacji Autobusów Płaszów. Przez większość 1991 r. był kierownikiem Stacji Obsługi Autobusów Płaszów, a w okresie od października 1991 r. do marca 1999 r. kierownikiem Zajezdni Autobusowej Płaszów. Od listopada 2000 roku sprawował funkcję kierownika Działu Obsługi Ruchu, a od połowy 2007 r. był kierownikiem Sekcji Kontroli Biletów w Dziale Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej. Przez ostatnie kilka lat pracy w Przedsiębiorstwie był kierownikiem Działu Kontroli Biletów i Windykacji. Mając pozytywne nastawienie do świata i ludzi z powodzeniem układał relacje ze współpracownikami i przełożonymi oraz rozwiązywał problemy, z którymi przychodzili do niego pasażerowie. Za wyróżniającą się postawę Pan Tadeusz Fiut został uhonorowany w 2010 r. odznaką Honoris Gratia, przyznawaną przez prezydenta Krakowa osobom szczególnie zasłużonym dla Miasta. Za zasługi dla Przedsiębiorstwa w 2014 r. otrzymał medal Zasłużony dla MPK. Kolejne ważne odznaczenie – Srebrny Krzyż Zasługi – Pan Tadeusz Fiut otrzymał w 2015 r.

Katarzyna Sadowska

DŹWIGACZE KULTURY ROZDANE!

Już po raz szósty Krakowskie Biuro Festiwalowe wyróżniło swoich partnerów i sponsorów, przyznając im Dźwigacze Kultury – symbol tego, jak ważne dla rozwoju kultury jest wsparcie biznesu. Po raz kolejny to wyróżnienie trafiło także do MPK S.A. w Krakowie.

KBF od lat inwestuje w rozwój sieci partnerstw pomiędzy przedstawicielami świata biznesu i kultury. Nazwa nagrody nawiązuje do pierwszego kręgu kręgosłupa dźwigającego czaszkę i umożliwiającego ruchy głowy.

Wywodzi się od mitycznej postaci Atlasa, który miał podtrzymywać Ziemię. Dźwigacz kultury jest symbolem tego, jak istotne dla rozwoju kultury jest wsparcie biznesu i mediów. Jest także inspiracją dla artystów tworzących grafiki – w tym roku Dźwigacza Kultury zaprojektował Krzysztof Iwański – absolwent łódzkiej ASP, laureat European Design Awards w latach 2016 i 2017.

Marek Gancarczyk

73. MSZA TRAMWAJARSKA



Już po raz 73. w niedzielę 28 stycznia 2018 roku w Sanktuarium Ojców Redemptorystów przy ulicy Zamojskiego odbyła się msza święta w intencji pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego

S.A. w Krakowie. Warto przypomnieć, iż tradycja odprawiania nabożeństw sięga czasów przedwojennych, a msze święte odprawiali m.in. Karol Wojtyła, Franciszek Macharski i Stanisław Dziwisz.

Tegoroczną uroczystość celebrował arcybiskup Marek Jędraszewski, Metropolita Krakowski. W homilii ksiądz arcybiskup podziękował krakowskim „tramwajarzom” za ich trud i wysiłek włożony w codzienną służbę wykonywaną na rzecz mieszkańców Krakowa, modlił się także o Boże błogosławieństwo w codziennej pracy dla wszystkich zatrudnionych w MPK oraz dla ich rodzin i najbliższych. Ceremonie uświetniły poczty sztandarowe, w tym sztandary: kościelne, MPK S.A., HDK oraz związków zawodowych, a także Chór Lutnia Krakowska.

Lilianna Jakiel

KONKURS ROZSTRZYGNIĘTY

Najciekawszy film przedstawiający świąteczny tramwaj MPK S.A. w Krakowie przesłał Mateusz Konieczny. Film został zrealizowany przez Dział Kultury działający przy Parlamencie Studenckim Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie. Zwycięzca konkursu otrzyma atrakcyjne nagrody. Będzie to m.in. model autobusu w krakowskich barwach.

Przypomnijmy, że filmy w ramach konkursu można było przesyłać do MPK S.A. od 8 grudnia 2017 roku przez miesiąc (do 6 stycznia 2018 roku). W konkursie mógł wziąć udział każdy, kto swoje nagranie wysłał na adres: konkurs@mpk.krakow.pl.

Marek Gancarczyk



Zwycięzcy konkursu

MAŁOPOLSKA „SOLIDARNOŚĆ” ODZNACZA JACKA ŻABĘ

Podczas spotkania członków Małopolskiej „Solidarności” 16 stycznia 2018 roku w Domu Kolejarza w Krakowie zostały wręczone odznaki Srebrnych Krzyży Zasługi za propagowanie wartości patriotycznych oraz odznaczeń Zasłużony dla Małopolskiej Solidarności.

Tytułem Zasłużony dla Małopolskiej „Solidarności” został uhonorowany m.in. Jacek Żaba, nieżyjący już pracownik MPK w Krakowie. Był on jedną z dwóch osób, które w nocy z 12 na 13 grudnia 1985 roku przecięły paski klinowe w 30 autobusach na istniejącej wówczas zajezdni w Czyżynach. W efekcie tej akcji Jacek Żaba został zatrzymany i skazany na pozbawienie wolności za terroryzm. Pobyt w więzieniu skończył się dla niego tragicznie – wycieńczony fizycznie i psychicznie trafił do szpitala psychiatrycznego w Kobierzynie. Pobyt tam pozwolił mu wrócić do zdrowia. Niestety, gdy dowiedział się, że musi wrócić do więzienia targnął się na swoje życie skacząc z ósmego piętra bloku. Zginął na miejscu.

Nagrodę w imieniu Jacka Żaby odebrał Janusz Parada, przewodniczący NSZZ Solidarność w MPK S.A. w Krakowie.



Marek Gancarczyk

Odnaczenie zostało pośmiertnie przyznane Jackowi Żabie

KOŁO SITK W MPK S.A. MA NOWE WŁADZE



Ryszard Wróbel

W dniu 15 lutego 2018 roku odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze członków koła SITK przy MPK S.A. w Krakowie, na którym podsumowano mijającą kadencję oraz wybrano nowy zarząd koła.

W skład nowego zarządu koła weszli:

Przewodniczący – Ryszard Wróbel

Zastępca – Jacek Kołodziej

Sekretarz – Joanna Świt

Członek – Adam Bujak

SITK jest stowarzyszeniem naukowo-technicznym członków związanych z transportem, o celach niezarobkowych, działających na rzecz postępu technicznego i rozwoju wszystkich dziedzin komunikacji, ochrony środowiska oraz dobra swoich członków. Specjalnym obszarem działalności SITK jest kultywowanie historii techniki komunikacyjnej.

Koło SITK przy MPK S.A. w Krakowie należy do struktury Oddziału SITK w Krakowie, który koordynuje całokształt działalności SITK w Krakowie i reprezentuje Oddział w Zarządzie Głównym.

Ryszard Wróbel



2018-01-01

4:51 na ul. Kalwaryjskiej (przy Smolki) ruch tramwajowy został zablokowany przez samochód osobowy z urwanym kołem. Kierowca, jak się okazało, był pod wpływem alkoholu. Ruch udrożniła straż pożarna.

2018-01-02

Z uwagi na stan zanieczyszczenia powietrza, wprowadzono darmową komunikację miejską dla kierowców.

2018-01-07

Z uwagi na stan zanieczyszczenia powietrza, wprowadzono darmową komunikację miejską dla kierowców.

2018-01-12

17:50 pomiędzy Liszkami a Kryspinowem doszło do czołowego zderzenia autobusu linii 229 z samochodem osobowym, którego kierująca została ranna (liczne złamanie). Jak później ustalono, zasnęła za kierownicą.

2018-01-13

Od godz. 18:44 wstrzymano ruch na odcinku Teatr Bagatela – Bronowice Małe z uwagi na brak napięcia trakcyjnego. O 19:03 ruch wznowiono, jednakże już o 19:10 z tego samego powodu wstrzymano przejazd pomiędzy Bronowicami a Bronowicami Małymi. Zatrzymanie trwało do 20:10.

2018-01-17

22:40 na al. Andersa samochód osobowy wpadł na torowisko na oczach patrolu straży miejskiej. Wezwano straż pożarną i policję, stwierdzono nietrzeźwość kierującej. Ruch wznowiono o 22:55.

2018-01-19

Od 4:51 przejazd tramwajów przez ul. Ujastek Mogiński

zablokowało drzewo powalone na sieć trakcyjną. Usunięcie skutków zdarzenia potrwało do godz. 8:10.

2018-01-24

17:04 na ul. Kocmyrzowskiej uszkodzeniu uległa sieć trakcyjna (urwany izolator sekcyjny). Prace pogotowia sieciowego wstrzymały ruch do godz. 17:40.

2018-01-26

W godzinach 7:15-7:33 tramwaje nie kursowały na odcinku Bronowice – Bronowice Małe z powodu braku napięcia trakcyjnego

14:38 na ul. Św. Gertrudy stwierdzono poważną usterkę torowca (wyszczerbienie główki szyny na długości 4 m). Prace z wyłączeniem ruchu zaplanowano na 21:00, do tego czasu warunkowo utrzymano ruch tramwajów pod nadzorem inspektora ruchu. Do ostatnich kursów tramwaje kierowane były na trasy objazdowe.

2018-01-29

21:53 w tramwaju linii 3 na przystanku Dworcowa rozpięta się bójka pomiędzy dwoma mężczyznami, która finał znalazła na przystanku. Jeden z zaangażowanych wyciągnął młotek i uderzył nim drugiego, po czym zbiegł. Poszkodowany odmówił pomocy medycznej, gdyż był znajomym agresora.

2018-02-04

12:14 na dojeździe do Ronda Kocmyrzowskiego od al. Andersa (na prostym odcinku) wykoleił się tramwaj linii 52. Wstawianie tramwaju potrwało do godz. 13:06.

2018-02-07

W związku z opadami śniegu, w godzinach popołudniowych odnotowano 6 przypadków skrócenia tras na obszarze miasta i 9 na aglomeracji.

2018-02-08

17:07 na ul. Franciszkańskiej doszło do potrącenia pieszego, przechodzącego w miejscu niewyznaczonym, przez tramwaj linii 1. W stanie ciężkim przewieziony został do szpitala, gdzie zmarł.

2018-02-14

16:02 przy dojeździe do pętli Krowodrza Górka starsza kobieta weszła na przejście pomimo czerwonego światła, powodując gwałtowne hamowanie tramwaju linii 18. W tramwaju obrażeń ręki doznała kontrolerka biletów. Sprawczyni zdarzenia została zatrzymana na miejscu przez policję.

2018-02-15

W godzinach 14:00-15:40 zamknięto awaryjnie ruch tramwajów na ul. Stradomskiej i Św. Gertrudy w kierunku Dominikańskiej z uwagi na konieczność nagłej naprawy torowiska.

18:58 na ul. Wielickiej przy Dworcowej w kierunku centrum stwierdzono ubytek ok. 25 cm główki szyny. Ruch tramwajów wstrzymano na 77 minut, prace naprawcze podjęto pogotowie torowe.

2018-02-17

11:08 na al. Andersa pod tramwaj linii 21 wszedł starszy mężczyzna. W stanie zagrożenia życia przewieziono go do szpitala. Ruch przywrócono 65 min później, po zakończeniu czynności przez policję.

2018-02-19

12:01 na ul. Św. Gertrudy tramwajowi linii 13 zajechał drogę nieustalony samochód. W wyniku gwałtownego hamowania dwie pasażerki odniosły obrażenia (ogólne potłuczenia).

2018-02-24

22:38 autobus linii 143 został ostrzelany z wiatrówki na ul. Sucharskiego. Nikt nie został poszkodowany, rozbity jednak 3 szyby. Sprawa skierowana została na dochodzenie policji.

2018-02-26

W związku z silnymi mrozami, inspektorzy ruchu rozwozili herbatę prowadzącym autobusy na liniach pozabawionych zapleczy socjalnych.

2018-02-28

11:45 policja zamknęła przejazd ul. Beliny-Prażmowskiego przy Grochowskiej. Na miejscu odnaleziono niewybuch. Ruch przywrócono o 12:10.

2018-03-01

6:51 przy os. Złotego Wieku doszło do zderzenia samo-

chodu osobowego z tramwajem linii 9. Kierowca w stanie ciężkim trafił do szpitala, dochodzenie wszczęła policja. Ruch wstrzymano do 9:05.

W godzinach wieczornych policja zwróciła się z prośbą o nadanie komunikatu ws. zaginionego chłopca. Na podstawie zgłoszenia motorniczego linii 3 chłopiec został odnaleziony i przekazany pod opiekę policji.

2018-03-02

9:07 na przystanku Św. Wawrzyńca pasażerka wysiadająca z tramwaju linii 19 została potrącona przez samochód osobowy. Ruch wznowiono po 18 minutach, sprawca zdarzenia został ukarany mandatem przez policję.

2018-03-03

6:11 na ul. Bronowickiej przy Głowackiego doszło do zerwania sieci trakcyjnej nad ruszającym tramwajem. Pojazd holowano do zajezdni na badanie komisyjne, zaś pogotowie sieciowe przywróciło ruch o godz. 7:22.

2018-03-07

Z uwagi na stan zanieczyszczenia powietrza, wprowadzono darmową komunikację miejską dla kierowców.

2018-03-09

4:58 na ul. Św. Gertrudy przy Dominikańskiej doszło do wykolejenia tramwaju linii 8. Ruch przywrócono o 5:38, jednakże już o 6:10 doszło do kolejnego wykolejenia. W związku z tym ruch wstrzymano do ok. 14.00, z uwagi na prace naprawcze przy torowisku.

2018-03-10

W godz. 8:00-20:00 wyłączono ruch tramwajowy na ul. Św. Gertrudy z uwagi na ciąg dalszy awaryjnej naprawy torowiska.

2018-03-11

W godz. 8:00-20:00 wyłączono ruch tramwajowy na ul. Dominikańskiej z uwagi na kolejny etap awaryjnej naprawy torowiska.

2018-03-15

13:10 na al. Jana Pawła II przy Stella-Sawickiego doszło do zerwania sieci trakcyjnej. Nad stojącym tramwajem linii 5 upalił się przewód jezdny. Prace sieciowe trwały do godz. 14:46.

2018-03-16

16:07 zamknięto przejazd ul. Pawią w kierunku Krowodrzy Górki z uwagi na podejrzany ładunek w Galerii Krakowskiej. Ruch przywrócono o 16:48.

Radostaw Kołodziej



Nysa 522

Seria: Krakowskie autobusy

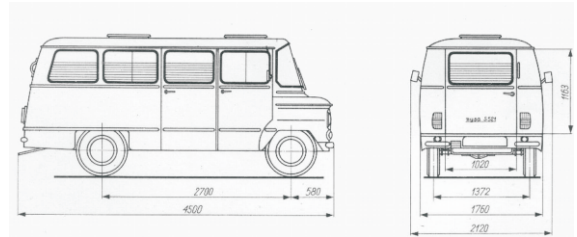
W 1975 roku, w roku obchodzonego hucznie jubileuszu stulecia komunikacji w Krakowie uruchomione zostały linie mikrobusowe. Linie oznaczone literą M, kursowały na bardzo atrakcyjnych trasach łączących Rynek Główny z oddalonymi interesującymi miejscami miasta. Do obsługi sześciu linii wykorzystano produkowane w Zakładach Samochodów Dostawczych w Nysie samochody Nysa 521 oraz 522 z nadwoziem mikrobusu.

Pojazdy Nysa skonstruowane zostały przy wykorzystaniu części produkowanych na warszawskim Żeraniu samochodu osobowego Warszawa w 1958 roku. Bez większych zmian wytwarzano je przez szereg lat dostosowując proste nadwozie do różnych wymagań. Dopiero w 1968 roku zaprezentowano nadwoziowo odmieniony model Nysy oznaczonej symbolem 521. Nie zmieniono jednostki napędowej i nadal w produkowanym samochodzie montowano dolnozaworowy silnik M-20 lub górnozaworowy S-21. Zmiany konstrukcyjne dotyczyły głównie nadwozia, które poddane zostało modyfikacjom. Największa dotyczyła przebudowy ściany przedniej, która otrzymała wysuniętą do przodu maskę silnika oraz duże panoramiczne okna. Na życzenie odbiorców opracowano model 522 różniący się od wersji 521 wyższym dachem dzięki czemu dla przewożonych osób wewnątrz pojazdu było zdecydowanie więcej miejsca.

Wszystkie samochody Nysa stacjonowały w zakładzie taksówek mieszczącym się na osiedlu Zielonym.

Żywotność tych małych autobusów była niezwykle krótka i często ulegały awariom. Nieustanne naprawy, zużycie posiadanych i brak dostaw nowych pojazdów sprawiło, że pięć lat po uruchomieniu stopniowo ograniczono ilość kursujących pojazdów i obsługiwanych linii. Ostatecznie w lutym 1981 roku linie mikrobusowe zlikwidowano. Ta stosunkowo krótka eksploatacja niewielkich pojazdów wykazała duże zapotrzebowanie na tego typu przewozy. Duża mobilność i szybkie docieranie ze ścisłego centrum miasta do odległych dzielnic potwierdziły zasadność wprowadzenia linii obsługiwanych autobusami o małej pojemności.

Mikrobus Nysa 522 nr 803 został wyprodukowany w 1980 roku. Do MPK w Krakowie trafił jesienią 2016 roku gdzie po remoncie dołączył do zbioru czynnych pojazdów.



Dane techniczne:

Producent: Zakłady Samochodów Dostawczych

Lata budowy: 1969-1994

Silnik: S21 (70KM)

Skrzynia biegów: mechaniczna

Długość: 4.550 mm

Szerokość: 1.760 mm

Wysokość: 2.235 mm

Masa: 1.560 kg

Miejsc siedzących: 9+1



Solaris new Urbino 18 electric

Seria: Krakowskie autobusy

Od 9 sierpnia mieszkańcy Krakowa mogą korzystać z 20 niskopodłogowych autobusów elektrycznych (w tym 3 Solaris new Urbino 18 electric), które zostały zakupione dzięki unijnym środkom w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Dostawa tych autobusów zamyka realizację pierwszej umowy podpisanej w kwietniu 2016 roku w ramach projektu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, na dostawę 107 nowoczesnych i przyjaznych dla środowiska autobusów

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), monitoring 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/ladowarki USB, dzięki którym będzie można uzupełnić baterie smartfonów lub tabletów.

Nowe Solarisy Urbino 18 electric są wyposażone w centralny silnik trakcyjny o mocy 240 kW i baterie typu Solaris High Energy o pojemności 240 kWh. Baterie autobusów mogą być ładowane na dwa sposoby: przez zamontowany na dachu pantograf lub podczas przebywania na terenie zajezdni przez złącze typu plug-in. Oprócz zakupu autobusów elektrycznych MPK S.A. w Krakowie zainwestowało także w rozbudowę infrastruktury ładującej. Na zajezdni Wola Duchacka wybudowano stację na 28 stanowisk ładowania autobusów elektrycznych typu plug-in, natomiast na zajezdni w Nowej Hucie powstała stacja transformatorowa do ładowania autobusów elektrycznych. A już w 2018 roku zostanie oddanych do użytku 5 nowych stacji ładowania autobusów przez pantograf.



Dane techniczne:

Producent: Solaris

Lata budowy: od 2017

Silnik: trakcyjny TSA (240kW)

Skrzynia biegów: brak

Długość: 18.000 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.300 mm

Masa: 18.610 kg

Miejsc siedzących: 42+1

Miejsc stojących: 79



Nysa 522 *Seria: Krakowskie autobusy*



Solaris new Urbino 18 electric *Seria: Krakowskie autobusy*

