

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (69) 2018
październik-grudzień



**Krakowski tabor autobusowy
w 100% ekologiczny**

**MPK S.A. w Krakowie kupuje nowe
autobusy**

**W środku mapa komunikacji
miejskiej**

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



facebook.com/mpkkrakow



Lubię to!

EKOLOGICZNE AUTOBUSY W KRAKOWIE

12 października 2018 roku stał się bardzo ważną datą w krakowskiej komunikacji miejskiej, datą o doniosłym znaczeniu dla krakowian. Tego dnia wycofano z ruchu ostatnie autobusy komunikacji miejskiej w Krakowie, których silniki nie spełniały norm czystości spalin co najmniej na poziomie Euro5. Dzięki temu Kraków stał się pierwszym spośród dużych polskich miast z wyłącznie ekologiczną komunikacją autobusową. Dlaczego akurat Euro5 uznano za próg ekologiczności taboru? – gdyż w wielu europejskich miastach, które wprowadziły strefę ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściu ze względu na zanieczyszczenie powietrza, przyjęto właśnie Euro5 jako granicę między pojazdami, które mogą do niej wjechać i tymi, dla których wjazd do strefy centralnej jest zakazany.

Obniżenie poziomu zanieczyszczenia powietrza w Krakowie jest jednym z priorytetów dla władz miasta, a ponieważ transport samochodowy jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie emisji szkodliwych substancji przez miejski transport publiczny stało się zadaniem o szczególnym znaczeniu. Osiągnięcie takiego spektakularnego efektu było owocem wielu lat intensywnych starań MPK S.A. w Krakowie, a także innych instytucji, w szczególności tych odpowiedzialnych za projekty unijne, które umożliwiły zabezpieczenie środków finansowych na ten cel. Dość powiedzieć, że w ostatnich 3 latach (2016-2018) MPK S.A. w Krakowie zakupiło około 350 autobusów, czyli około 60% posiadanego obecnie taboru autobusowego. Ale droga to tego sukcesu była długa i zaczęła się znacznie wcześniej niż w 2016 roku. Już 10 lat temu, kupując nowe autobusy, żądano od dostawców pojazdów z silnikami Euro5 lub EEV, mimo że ówczesne przepisy dopuszczały jeszcze Euro4. Do Krakowa jako do jednego z pierwszych miast w Polsce przyjechały nowe autobusy z silnikami Euro6 i znowu krakowskie MPK S.A. wyprzedziło obowiązujące wtedy, ogólnopolskie przepisy. Kraków był i pozostaje liderem wśród polskich miast w zakresie autobusów elektrycznych. Przypomnijmy, że to w Krakowie w 2014 roku powstała pierwsza regularna linia autobusowa obsługiwana wyłącznie autobusami elektrycznymi, a w 2017 roku kupując 20 autobusów elektrycznych w ramach projektu ZIT-2, flota krakowskich autobusów elektrycznych wzrosła do 26 sztuk i była najliczniejszą w całej Polsce. Była też najbardziej zróżnicowaną, gdyż obejmowała autobusy zarówno klasy midi, maxi i mega, co pozwoliło i nadal pozwala zbierać szerokie doświadczenie w eksploatacji elektrycznych autobusów, obejmujące całe spektrum oferty rynkowej. Kraków też jako pierwsze miasto w Polsce i jedno z pierwszych w Europie uruchomił sieć pantografowych ładowarek dla autobusów elektrycznych, rozmieszczonych w wielu punktach miasta, dzięki którym znacznie wydłużył się zasięg autobusów elektrycznych. A gdy dodamy do tego ponad 30 autobusów hybrydowych eksploatowanych przez krakowskie MPK S.A., rysuje nam się pełen obraz ekologicznego taboru autobusowego. Nawet radiowozy nadzoru ruchu są w większości pojazdami hybrydowymi, a jeden z nich jest elektryczny.

Ale ekologiczna komunikacja autobusowa to nie tylko ekologiczny tabor. Aby była możliwa efektywna obsługa tego taboru, zmodernizowano kompleksowo wszystkie 3 zajezdnie autobusowe. Nowoczesne hale obsługowe, jasne i czyste, wyposażone w ergonomiczny sprzęt i urządzenia, odnowione i rozbudowane place postojowe, wygodne i estetyczne zaplecze socjalne, stwarzają naszym pracownikom odpowiednie warunki do obsługi nowoczesnych pojazdów, które są dosłownie naszpikowane elektroniką. Bez inwestycji w infrastrukturę zaplecza technicznego, bez wykwalifikowanej kadry mechaników, elektryków i elektroników, bez systematycznego doszkalania kierowców, nie byłoby możliwe utrzymanie w sprawności nowoczesnego taboru autobusowego. A przecież ekologiczny transport zbiorowy w Krakowie to nie tylko ekologiczne autobusy. Około połowa codziennych przejazdów naszych pasażerów jest realizowana tramwajami. Właśnie trwa realizacja kontraktu przez konsorcjum Stadler – Solaris na dostawę 50 nowych tramwajów dla Krakowa. Ogłoszony został także dialog techniczny z potencjalnymi dostawcami kolejnych kilkudziesięciu tramwajów. Ale o tym już innym razem...

Mariusz Szałkowski
Wiceprezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie
ds. Eksploatacji i Rozwoju

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Hubert Wąguła, Beata Balicka, Adrian Obuchowicz

Fot. na okładce: Parada zabytkowych i współczesnych autobusów

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:

Tysiące krakowian wzięło udział w paradzie autobusów MPK

Marek Gancarczyk 5

Rekordowe zakupy ekologicznych autobusów w Krakowie

Marek Gancarczyk 9

MPK wycofuje z regularnych linii Scanie i Jelcze

Marek Gancarczyk 13

MPK S.A. w Krakowie testuje autobus Iveco

Marek Gancarczyk 16

Solaris częścią grupy CAF

Marek Gancarczyk 16

Krakowskie MPK docenione za działania na rzecz ekologii

Marek Gancarczyk 17

Autobus do Kariery MPK

Marek Gancarczyk 17

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Krakowie

Katarzyna Sadowska 18

Konkurs na najlepszego kierowcę w Europie

Michał Wójtowicz 19

Piotr Przyjemski został najlepszym kierowcą autobusu w Krakowie

Marek Gancarczyk, Michał Wójtowicz 21

Konkurs na najlepszego motorniczego

Krzysztof Utracki 24

Modernizacja Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce

Łukasz Śliwa 27

MPK zaprezentowało design 35 nowych tramwajów

Marek Gancarczyk 30

60 nowych, niskopodłogowych tramwajów dla mieszkańców Krakowa

Stanisław Jurga 31

NGT8 w Norymberdze

Jacek Kołodziej 32

InnoTrans 2018 z ciekawymi tramwajami

Stanisław Jurga 33

Krakowska Linia Muzealna

Jakub Tracz 34

Hala zajezdni w Czyżynach ponownie otwarta

Jacek Kołodziej 35

4ND przywrócony do ruchu

Jacek Kołodziej 37

Uprawnienia Karty Krakowskiej posiada już ponad 100 tys. mieszkańców Krakowa

Beata Balicka 38

Ruszyła przebudowa ulic Królewskiej, Podchorążych i Bronowickiej

Biuro Prasowe UMK 39

Niespodziewane rozstrzygnięcia w V Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa

Janusz Więckowski 40

Kalendarium

Piotr Piszczek 42



TYSIĄCE KRAKOWIAN WZIĘŁO UDZIAŁ W PARADZIE AUTOBUSÓW MPK



W niedzielę, 7 października 2018 roku na krakowskie ulice wyjechało prawie 40 zabytkowych i współczesnych pojazdów MPK S.A. w Krakowie. Na czele parady jechał najstarszy jeżdzący autobus w Polsce z 1929 roku, czyli Durant Rugby Express L. Tysiące mieszkańców Krakowa z zachwytem oglądało jadące przez centrum miasta pojazdy. Oprócz najstarszego w Polsce jeżdżącego pojazdu w parady jechały: Nysy, „Ogórki”, San H01B, Ikarusy, Jelcze i Sca-

nie. Nie zabrakło również najnowszych autobusów, które zaczęły wozić pasażerów dopiero w tym roku, a więc m.in. nowoczesnych Mercedesów i hybrydowych Volvo.

Parada rozpoczęła się na terenie Zajezdni Tramwajowej Podgórze, przy ul. J. Brożka 3. Już od 10:30 wszyscy chętni mogli oglądać pojazdy biorące udział w parady. Kilka minut po godzinie 12:00 autobusy z pasażerami na pokładzie wyruszyły i pojechały w stronę centrum miasta przez ul. Wadowicką, M. Konopnickiej, rondo Grun-



W paradzie jechały m.in. Rugby Express L...



...Ikrus 620 i Karosa B40...



...„Ogórek” przegubowy



Parada przejechała ul. J. Piłsudskiego



...Konopnickiej...



i obok Barbakanu



W parady wzięły udział tysiące mieszkańców



Kraków jest pierwszym dużym miastem w Polsce, w którym kursują wyłącznie autobusy z silnikami spełniającymi co najmniej normę Euro 5. Potwierdzenie tego faktu nastąpiło w TAURON Arenie Kraków podczas zakończenia parady autobusów zorganizowanej przez MPK S.A.

– Mogę już oficjalnie potwierdzić, że wszystkie autobusy, którymi na regularnych liniach podróżują mieszkańcy Krakowa spełniają już co najmniej europejską normę Euro 5. Wśród nich są autobusy elektryczne i hybrydowe – mówił w TAURON Arenie Kraków, Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.

Na potwierdzenie tych słów Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie wręczył Prezydentowi specjalny certyfikat z wykazem wszystkich ekologicznych autobusów.

Marek Gancarczyk

waldzkie, al. I. Krasieńskiego i ul. J. Piłsudskiego. Następnie autobusyjechały ul. Straszewskiego, Dunajewskiego, Basztową i ul. Lubicz do ronda Mogilskiego (dolny poziom), a stąd ul. Mogilską i Lema do TAURON Areny Kraków.

Do pojazdów biorących udział w parady można było wsiąść w Zajezdni Tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brozka 3, na przystanku przy ul. Piłsudskiego, na ul. Basztowej oraz na rondzie Mogilskim.



Uczestnicy parady mogli także wsiąść do autobusów kursujących z TAURON Areny Kraków do Nowej Huty

Zakończenie parady i wiele atrakcji dla uczestników, w tym tych najmłodszych zaplanowano w TAURON Arenie Kraków. Osobom, które z trybun obserwowały przejeżdżające autobusy, czas umiała muzyka Krakowskiej Orkiestry Staromiejskiej.

Dla uczestników parady zostały również przygotowane specjalne przejazdy zabytkowymi autobusami z TAURON Areny Kraków do Nowej Huty.

Marek Gancarczyk

REKORDOWE ZAKUPY EKOLOGICZNYCH AUTOBUSÓW W KRAKOWIE



Solaris Bus & Coach S.A. dostarczył 38 pojazdów



Nowe autobusy Mercedesa mają długość 12 metrów



Autobusy Solarisa to pojazdy przegubowe o długości 18 m



Dostawa 86 autobusów Mercedesa to największa jednorazowa dostawa w historii MPK S.A. w Krakowie

Koniec trzeciego kwartału bieżącego roku zmienił postrzeganie autobusów jako źródła emisji spalin do atmosfery. W tym okresie z eksploatacji wycofane zostały wszystkie autobusy z silnikami spełniającymi poziom emisji spalin Euro 2, Euro 3 i Euro 4.

Było to możliwe dzięki dużej dostawie nowych, nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów, spełniających najwyższe standardy emisji spalin.

38 PRZEGUBOWYCH SOLARISÓW

Jako pierwsze dotarły autobusy przegubowe Solaris U18, które znane są w naszej komunikacji już od kilkunastu lat. W tych autobusach widoczna jest zmiana generacyjna tego samego typu pojazdu, którą zauważy prawie każdy pasażer korzystający z przejazdu. Nowoczesna stylistyka, bogate wyposażenie wnętrza, nowoczesny niskoemisyjny silnik sprawia, że autobus jest trafnym wyborem dla naszych przewozów komunikacji zbiorowej.

86 AUTOBUSÓW MERCEDES-BENZ CITARO

Nowością dla nas były kolejne dostawy autobusów pochodzące od producentów, którzy mieli dłuższą przerwę w dostawach lub są nowymi dostawcami. Z tej grupy, jako pierwsze pojawiły się autobusy standardowe Mercedes Benz Citaro, które w ilości 86 sztuk wyraźnie zwiększyły liczbę pojazdów tego producenta w komunikacji miejskiej w Krakowie.

Są one efektem dwóch postępowań przetargowych na dostawę 30 sztuk autobusów w drodze leasingu finansowego i zakupu 56 sztuk autobusów finansowanych ze środków unijnych w ramach projektu ZIT. Oba postępowania, różniące się formą finansowania, prowadzone były jako zamówienia sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych. Przygotowane wymagania uwzględniały wszystkie nasze dotychczasowe doświadczenia z eksploatacji posiadanych autobusów, proponując zastosowanie rozwiązań sprawdzonych i zmierzających

jących do unifikacji części i zespołów we wszystkich posiadanych pojazdach. Wszystkie dostarczone autobusy stanowią rodzinę pod względem konstrukcyjnym i technologicznym oraz podlegają takiemu samemu standardowi serwisowemu. Konstrukcje dostarczonych autobusów oparte są na sprawdzonych i niezawodnych rozwiązaniach technicznych, produkowanych seryjnie. Już dziś, możemy powiedzieć, że do produkcji autobusów zastosowane zostały najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, wspierające dążenia do osiągnięcia najwyższej jakości wykonania, niezawodności, łatwości obsługi oraz niskich kosztów utrzymania. Standard wyposażenia tych autobusów nie odbiega od standardu przyjętego dla autobusów komunikacji miejskiej w Krakowie. Każdy z nich posiada niską podłogę, klimatyzację, automat biletowy, monitoring, porty USB, dynamiczną informację pasażerską oraz niskoemisyjny silnik spełniający najwyższy standard emisji spalin Euro-6C. dopełnieniem rozwiązań zastosowanych w dostarczonych autobusach jest nowatorska stylistyka nadwozia, odpowiadająca kanonom obowiązujących w budowie nowoczesnych autobusów miejskich. W konsekwencji autobus jest solidny i wytrzymały, a to odpowiada naszym oczekiwaniom. Jedyną innowacją zastosowaną w autobusach dostarczonych w drodze leasingu finansowego jest układ hybrydowy powstały

w drodze rozbudowy tradycyjnego układu napędowego. Dodatkowy silnik elektryczny pracuje jako generator podczas hamowania autobusu i zamienia energię hamowania na elektryczną, która magazynowana jest w superkondensatorach. Podczas ruszania silnik elektryczny korzystając ze zgromadzonej energii wspiera silnik spalinowy. W efekcie, autobus zachowując swą dynamikę jazdy, zużywa mniej paliwa i jest cichszy.

9 SOLARISÓW HYBRYDOWYCH

W trakcie uzupełniania dostawy nowego taboru do eksploatacji weszło również 9 sztuk autobusów używanych Solaris 12.9 Hybrid. Zostały one skierowane do obsługi linii podmiejskich, na których występują zwiększone napięcia, a jednocześnie oczekuje się od nich wysokiego komfortu przejazdu, łatwej wymiany pasażerów i zachowania planowanego czasu przejazdu. Autobusy posiadają standardowe układy klimatyzacji, ogrzewania, monitoringu i informacji pasażerskiej. Są to autobusy hybrydowe o długości 12,9 metra, wyposażone w zespoły napędu hybrydowego Eaton i w silniki spalinowe Cummins o pojemności 6,7 litra. Wewnątrz autobusu umieszczonych jest 38 wysokich siedzeń pasażerskich, do których dostęp jest możliwy poprzez dwoje drzwi. Taki autobus był już rok temu na testach w Krakowie, podczas których potwierdził swą przydatność w obsłudze wybra-



MPK S.A. kupiło 9 hybryd o długości ok. 13 metrów



W autobusie jest automat biletowy



Hybrydowe autobusy zostały zaprezentowane w gminie Kocmyrzów-Luborzycza



Autobusy wyróżniają się m.in. wyposażeniem w pasy bezpieczeństwa

nych potoków pasażerskich. W autobusie zauważalna jest większa przestrzeń wnętrza oraz niska emisja hałasu będąca efektem zastosowania napędu hybrydowego. Zwiększona długość w stosunku do naszych pojazdów nie ogranicza ich zdolności manewrowania i dynamiki jazdy. Mieszkańcy podkrakowskich gmin mogą korzystać z tych autobusów od 4 października 2018 roku.

AUTOBUSY DO OBSŁUGI TELE-BUSA

Ostatnim elementem wymiany taboru autobusowego było dostarczenie trzech autobusów z klasy mini do obsługi Tele-busa który funkcjonuje w rejonie Płaszowa i Rybitw.



Tele-bus będą obsługiwały trzy nowe autobusy

MPK S.A. W KRAKOWIE Z NAJLEPSZYMI AUTOBUSAMI

Kraków kupuje najlepsze i najwyżej oceniane przez ekspertów autobusy. W ubiegłym roku mieszkańcy miasta zyskali 17 autobusów elektrycznych o dł. 12 metrów marki Solaris. Okazało się, że ten właśnie model uzyskał tytuł "Bus of the Year" w organizowanym od 1989 roku konkursie na najlepszy autobus miejski (tytuł przyznaje Association of Commercial Vehicle Editors, Stowarzyszenie Europejskich Wydawców Czołowych Branży Pojazdów Użytkowych). We wrześniu 2018 roku w Krakowie odbyło się uroczyste przekazanie 86 autobusów Mercedes-Benz Citaro, z tego 30 sztuk w wersji hybrydowej. Dziś już wiadomo, że po stolicy Małopolski znów jeżdżą najlepsze, docenione przez jury "Bus of the Year", autobusy miejskie, bo to właśnie zamówiony przez MPK SA w Krakowie model autobusu uzyskał najlepsze oceny.

Marek Gancarczyk

Są to autobusy AUTOMET powstałe poprzez zabudowę podwozia Mercedes Sprinter. Pomimo małych rozmiarów udało się zagospodarować wnętrze tak, że znalazły się w nim: niska podłoga, miejsca siedzące, stojące, monitoring, tablice elektroniczne i automat biletowy. Szerokie, dwuskrzydłowe drzwi zlokalizowane bezpośrednio przy niskiej podłodze pozwalają na łatwą wymianę pasażerów.

Przypomnijmy, że pierwszy kurs Tele-busa odbył się 14 lipca 2007 roku, a więc ponad 11 lat temu. W ciągu pierwszego miesiąca skorzystało z tej usługi 350 osób. Dziś taka liczba osób podróżuje Tele-busem czasami



Dla osób poruszających się na wózkach w pojeździe została zamontowana platforma

w ciągu tylko 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 ponad 11 lat Tele-bus poszerzał swoje granice cztery razy. Ofertą Tele-busa zostały objęte przede wszystkim szkoły, a małe autobusy MPK SA w Krakowie stały się pewnym i bezpiecznym środkiem transportu dla dzieci. Po zakończeniu budowy nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, Tele-bus stał się także wygodnym środkiem podróży do tramwaju.

Efektem dostarczonych autobusów jest wycofanie z eksploatacji wszystkich pojazdów z silnikami spełniającymi normy emisji spalin poniżej Euro 5.

HYBRYDOWE AUTOBUSY VOLVO PO RAZ PIERWSZY W KRAKOWIE

Uczestnicy parady zabytkowych i współczesnych pojazdów, która została zorganizowana 7 października 2018



Nowe autobusy Volvo zostały zaprezentowane przy TAURON Arenie Kraków

roku, jako pierwsi mogli zobaczyć 12 nowoczesnych hybrydowych autobusów Volvo.

To nowy typ autobusu, który dotychczas nie był eksploatowany w komunikacji miejskiej w Krakowie. W Polsce autobusy hybrydowe Volvo jeżdżą już we Wrocławiu, Inowrocławiu, Tarnowskich Górach, Warszawie i w Sosnowcu, gdzie jest ich najwięcej, bo aż 35 sztuk. Autobusy hybrydowe Volvo prezentują wysoki poziom jakościowy, a jego wyposażenie funkcjonalno-użytkowe nie odbiega od naszego standardu przyjętego dla pojazdów komunikacji miejskiej w Krakowie. Stylistyka wnętrza jest wyrazista, bez elementów przesytu, każdy jej element jest praktyczny, co potwierdza wykorzystanie najlepszych skandynawskich doświadczeń projektowych. Przegubowe autobusy hybrydowe Volvo 7900 Hybrid przyjechały do Krakowa bezpośrednio z wrocławskiej fabryki, gdzie są projektowane przez polskich inżynierów i produkowane seryjnie od 2010 roku.

Pasażerowie mogą korzystać z szeregu udogodnień zamontowanych na pokładzie nowych autobusów, m.in. portów USB do ładowania smartfonów czy nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej. Pojazdy są ponadto wyposażone w monitoring, automaty biletowe i klimatyzację – sterowaną oddzielnie dla przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy. Autobusy Volvo 7900 Hybrid mają możliwość jazdy wyłącznie na silniku elektrycznym na dystansie co najmniej kil-

kuset metrów, zwłaszcza podczas ruszania z przystanków czy światła. Po osiągnięciu prędkości 15-20 km/h przełączają się automatycznie na zasilanie niewielkim silnikiem diesla. Baterie ładują się podczas hamowania oraz z nadwyżki mocy silnika spalinowego, a autobus nie wymaga dodatkowej infrastruktury do ładowania.

– Dostarczone przez Volvo Polska autobusy hybrydowe bardzo dobrze sprawdzą się w ruchu miejskim – dzięki wykorzystaniu silnika elektrycznego podczas postoju i przy niedużych prędkościach zużywają mniej paliwa, emitują mniej zanieczyszczeń, są ciche, a co za tym idzie – bardziej przyjazne dla środowiska niż tradycyjne autobusy napędzane silnikami diesla. – powiedziała Małgorzata Durda, dyrektor Volvo Buses na Polskę i Kraje Bałtyckie.

Wartość 12 autobusów hybrydowych to 24 948 000 zł netto. Ich zakup jest elementem projektu unijnego i jest współfinansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Ryszard Wróbel, Marek Gancarczyk

MPK WYCOFUJE Z REGULARNYCH LINII SCANIE I JELCZE



Scania jako pierwsza zjechała z regularnej linii

W sobotę, 6 października po raz ostatni na regularne linie wyjechały autobusy marki Jelcz 121MB, Jelcz 181MB, Jelcz Vero oraz Scania 113 CLL. Każdy z nich po wykonanych kursach przyjechał na pętlę os. Podwawelskie, gdzie nastąpiło ich uroczyste pożegnanie. Po wycofaniu w 2007 roku kultowych Ikarusów nadeszła pora na pożegnanie kolejnych niezwykle popularnych autobusów, które służyły mieszkańcom Krakowa od kilkudziesięciu lat.

- To właśnie te pojazdy jeszcze nie tak dawno zastępowały Ikarusy, a teraz ich miejsce zajęły nowoczesne autobusy z silnikami spełniającymi najwyższe europejskie normy - powiedział podczas pożegnania Mariusz Szałkowski, Wiceprezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Po przyjeździe na pętlę os. Podwawelskie kierowcy autobusów symbolicznie zmienili napis na wyświetlaczu na „Zjazd do zajezdni”. Jednocześnie przekazali dokumenty starych pojazdów kierowcom nowoczesnych autobusów, które zastąpiły je na liniach. Autobusy żegnał tłum mieszkańców i miłośników komunikacji miejskiej. Niespodzianką była obecność młodej pary, która sesję ślubną zdecydowała się zrobić właśnie podczas pożegnania Scani 113 CLL.

Kończący służbę mieszkańcom autobus Scania 113 CLL kursował na linii nr 162, Jelcz 121MB kursował na linii nr 124, Jelcz Vero pojawił się na linii nr 101, a Jelcz 181MB kursował na linii nr 112.

Przypomnijmy, że autobusy marki Jelcz 181MB to pierwsze niskopodłogowe autobusy przegubowe wyprodukowane przez zakłady Jelcz. Były dostarczane do Krakowa od września 1996 roku do września 2007 roku. Jako ciekawostkę warto dodać, że do Krakowa dostarczono pierwszy wyprodukowany autobus z nowym nadwoziem. Posiadają silniki Mercedesa spełniające normy Euro 2 oraz Euro 3.

Z kolei pierwsze autobusy Jelcz M 121 MB (czyli z silnikiem Mercedesa) zostały dostarczone w 1996 roku. Posiadały nadwozie bardzo zbliżone do pierwszych Jelczy M 121M. Kolejne dostarczano w latach 1998-2002. Wyposażone były w automatyczne skrzynie biegów Voith 3 biegowe, ZF 4 lub 5 biegowe. Posiadały też 2 wersje przełożenia tylnego mostu.

W związku z tym ich teoretyczna prędkość maksymalna jest zróżnicowana i wynosi 66 km/h, 75 km/h, 80km/h lub 90 km/h. Autobusy te obecnie stacjonują w Zajezdni i Stacji Obsługi Wola Duchacka, choć w latach 1999-2004 część z nich znajdowała się w Bieńczykach.

Autobusy Jelcz Vero zostały zakupione po raz pierwszy w czerwcu 2005 roku dla Stacji Obsługi Wola Duchacka. Zakupiono wówczas 32 autobusy. Kolejne autobusy, tym razem dla Stacji Obsługi Bieńczyce, kupiono we wrześniu 2007 (10 sztuk) i w maju 2008 roku (8 sztuk). Pod względem konstrukcyjnym autobus jest nieco zmodyfikowaną wersją Mercedesa O815



Sacnia została zastąpiona przez nowoczesny autobus Mercedes



Kierowcy symbolicznie zmieniali napisy na wyświetlaczach starych autobusów na „Zjazd do zajezdni”



Wycofaniu z regularnych linii starych autobusów towarzyszyło przekazanie dokumentów na ręce Mariusza Szałkowskiego, wiceprezesa zarządu MPK S.A.



Nawet para młoda wybrała wycofywaną Scanię do sesji zdjęciowej



W uroczystym pożegnaniu starych autobusów wzięły udział tłum mieszkańców

z nadwoziem Auwarter (od oryginału różni się minimalnie górną częścią nadwozia, słupkami okiennymi oraz przednimi drzwiami). Wszystkie autobusy są wyposażone w silnik o mocy 136 KM.

Autobusy Scania CN 113 CLL były produkowane w Polsce, w Słupsku w latach 1994-1998. MPK Kraków było ich największym odbiorcą. Pierwszy autobus wyprodukowany w Słupsku trafił właśnie do Krakowa. Od początku eksploatowane były one przez Zajeźdnię i Stację Obsługi w Płaszowie. Są wyposażone w auto-

matyczne 3 biegowe skrzynie biegów VOITH (z wyjątkiem 4 autobusów posiadających 4 biegową skrzynię ZF).

Wycofanie tych marek autobusów z linii regularnych nie oznacza, że już nigdy nie zobaczymy ich na krakowskich ulicach. MPK S.A. pozostawi z każdego typu po jednym autobusie. W przyszłości będą one uczestniczyć w paradach i kursować w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej.

Marek Gancarczyk

MPK S.A. W KRAKOWIE TESTUJE AUTOBUS IVECO



Pojazd wyróżnia się długością – ma bowiem 14,5 m

Krakowski przewoźnik nie tylko kupuje nowe autobusy, ale stara się także testować nowe rozwiązania producentów taboru autobusowego. Dlatego pod koniec lipca 2018 roku m.in. na linii nr 174 (Os. Kurdwanów – Kombinat) kursował autobus Crossway Low Entry City 14.5 marki Iveco.

Jest to autobus trzyosiowy. Pojazd wyróżnia się długością – ma bowiem 14,5 m, a więc jest o 2,5 m dłuższy od tradycyjnych autobusów tego typu. W pojeździe jest 46 miejsc siedzących (w tym 10

miejsc dostępnych z niskiej podłogi) oraz 84 miejsca stojące.

Autobus jest niskowejściowy. W środku przy drzwiach środkowych zostało wyznaczone miejsce dla osoby niepełnosprawnej oraz na wózek dziecięcy. Dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach została także zamontowana platforma ułatwiająca wsiadanie i wysiadanie. Autobus posiada klimatyzację i monitoring.

Marek Gancarczyk

SOLARIS CZĘŚCIĄ GRUPY CAF



4 września 2018 roku firma Solaris Bus & Coach S.A. stała się częścią hiszpańskiej grupy CAF. Zapewni to Grupie CAF i firmie Solaris pozycję lidera w segmencie innowacyjnych rozwiązań dla transportu publicznego

go w Europie i umocni pozycję obu marek na rynkach pozaeuropejskich.

CAF (*Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles*) to hiszpański producent z ponad stuletnim doświadczeniem w branży, notowany na hiszpańskiej giełdzie. Przedsiębiorstwo zajmuje się produkcją pojazdów jak i utrzymaniem taboru, infrastruktury i innych systemów kolejowych. Pojazdy transportu publicznego produkowane przez grupę CAF znane są na pięciu kontynentach i powstają w fabrykach zlokalizowanych w Hiszpanii, Francji, Meksyku, Wielkiej Brytanii i USA.

W liście przesłanym do wszystkich interesariuszy firmy Solaris, Josu Imaz – przewodniczący Rady Nadzorczej Solaris Bus & Coach S.A. zapewnił, że będą kontynuowane wszystkie operacje biznesowe tak jak dotychczas. Dodał, że Solaris utrzyma swoje innowacyjne portfolio produktowe oraz będzie rozwijać i ulepszać procesy biznesowe.

Marek Gancarczyk

KRAKOWSKIE MPK DOCENIONE ZA DZIAŁANIA NA RZECZ EKOLOGII

27 lipca w gmachu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej MPK S.A. w Krakowie otrzymało dyplom za działania na rzecz poprawy stanu środowiska naturalnego, w ramach konkursu „EKOJANOSIK 2018”. Nagrodę wręczali Posłowie Sejmowej Komisji Ochrony Środowiska w obecności m.in. Jerzego Kwiecińskiego – Ministra Inwestycji i Rozwoju.

Przypomnijmy, że celem nagrody „Ekojanosik” jest wyróżnienie przez Krajową Radę Ekologiczną m.in. samorządów terytorialnych oraz podmiotów gospodarczych za zrealizowanie działań mających istotny i znaczący wpływ na poprawę i stan środowiska naturalnego regionu oraz świadomości ekologicznej Polaków.

Warto podkreślić, że Kraków to pierwsze miasto w Polsce, w którym została uruchomiona regularna linia obsługiwana autobusami elektrycznymi. Kraków jest liderem e-mobilności i posiada najwięcej bezemisyjnych autobusów w Polsce. W ramach porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju MPK planuje zakup do 161 autobusów elektrycznych.

Marek Gancarczyk



Od 17 do 28 września po ulicach Krakowa kursował zabytkowy autobus „Ogórek”, który zamienił się w mobilny punkt informacyjny dla wszystkich osób zainteresowanych pracą w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie.

Kandydaci mogli wsiąść do autobusu i w nim porozmawiać o warunkach pracy oraz uzyskać odpowiedzi na wszystkie swoje pytania i wątpliwości. Do ich dyspozycji byli pracownicy Działu Personalnego MPK, a także kierownicy Stacji Obsługi oraz Zajezdni Tramwajowych i Autobusowych.

W pierwszym tygodniu, od 17 do 21 września zabytkowy autobus kursował od 11:00 do 18:00 z Borku Fałęckiego do Kombinatoru, natomiast od 24 września do 28 września kursy odbywały się pomiędzy Nowym Bieżanowem a Bronowicami Małymi. Przejazd był bezpłatny. Do autobusu wsiadło kilkadziesiąt osób zainteresowanych pracą w MPK S.A. w Krakowie.

Marek Gancarczyk

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE



W ramach ETZT na rondzie Mogilskim był prezentowany autobus elektryczny...



i elektryczny radiowóz

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (ETZT) organizowany jest z inicjatywy Komisji Europejskiej. W tym roku obchody trwały od 16 do 22 września. Tematem tegorocznej edycji ETZT była multimodalność (czyli łączenie różnych gałęzi transportu), a hasłem przewodnim „Przesiadaj się i jedź”. ETZT promuje ekologiczne formy mobilności, głównie środki transportu zbiorowego, rower, ruch pieszy oraz transport multimodalny. Ma na celu pokazanie różnorodnych korzyści wynikających ze zrównoważonego transportu, takich jak: oszczędność pieniędzy i czasu, poprawa zdrowia i bezpieczeństwa na drogach, pozytywny wpływ na środowisko i poprawa jakości powietrza, przyjazna przestrzeń miejska, rozwój przedsiębiorczości lokalnej oraz zwiększenie atrakcyjności miast dla inwestorów.

W dniach 16-22 września odbywało się wiele imprez związanych z ideą zrównoważonego rozwoju transpor-

tu: rajdy piesze i rowerowe, wystawy i konferencje. Zwieńczeniem ETZT był Międzynarodowy Dzień bez Samochodu, który przypadł na 22 września. Do akcji przyłączyło się 2,5 tys. miejscowości i miast z całej Unii Europejskiej, w tym 131 z Polski. Po raz 19 włączył się także Kraków.

W ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Krakowie przeprowadzono m.in. akcje dotyczące prawidłowego parkowania samochodów „Wystarczy 1 metr”. W dniu 17 września miał miejsce pokaz i szkolenie z zakresu ratownictwa medycznego połączone ze zwiedzaniem zajezdni tramwajowej Podgórze. W Europejskim Dniu bez Samochodu obchodzonym na koniec ETZT pasażerowie komunikacji miejskiej bezpłatnie podróżowali liniami dziennymi i nocnymi.

Katarzyna Sadowska

KONKURS NA NAJLEPSZEGO KIEROWCĘ W EUROPIE



Takie autobusy prowadzili uczestnicy zawodów w Berlinie

Wzorem rozgrywanych corocznie Mistrzostw Europy Motorowych po raz pierwszy odbyły się zawody dla prowadzących autobusy miejskie. Impreza została zorganizowana w Berlinie, a jej gospodarzem było miejscowy odpowiednik MPK – firma BVG. Na turniej wydelegowana została Aneta Kańska, pracująca na co dzień w Zajezdni Płaszów oraz Piotr Wróbel, który jest kierowcą w Zajezdni Wola Duchacka. Skład reprezentacji dopełniał opiekun – kierownik Zajezdni Autobusowej Bieńczyce. Warto wspomnieć, że kryteria doboru osób biorących udział w wyjeździe opierały się na wynikach zawodów „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską – 2017”. Pani Aneta rok temu zdobyła zaszczytne miano najlepszej prowadzącej, a pan Piotr ukończył nasz krakowski turniej na drugim miejscu.

W pierwszym dniu pobytu w Berlinie wzięliśmy udział w preludeum do właściwego konkursu. Był nim trening z wykorzystaniem autobusów, na których kierowcy mieli startować w zawodach. O tym, że nie były to łatwe zawody świadczy chociażby to, że do startu przygotowano 3 typy pojazdów: piętrowego MAN-a, Solarisa Urbino 12 Electric oraz 12-metrowego Mercedesa Citaro. Każdy z prowadzących mógł spędzić w sumie kilkadziesiąt minut za sterami testowych autobusów i sprawdzić je na gigantycznym placu zajezdni tramwajowej. Szczególnym zainteresowaniem cieszył się „Piętrus”, z którym większość zawodników nigdy wcześniej nie miała do czynienia.

Po zakończonym treningu przyszła pora na zwiedzanie miasta. Organizator zaprosił wszystkich obecnych na kilkugodzinną objazdową wycieczkę do najważniejszych punktów miasta. Goście z całej Europy mogli zobaczyć słynny Alexanderplatz, budynek Reichstagu, Mur Berliński, Bramę Brandenburską oraz Uniwersytet Humboldtów.

Sobota była dniem konkursowym. Plac, na którym odbywały się konkurencje został podzielony na pół i dzięki temu widzowie, których przyszło na zawody w sumie około 10 tysięcy, mogli oglądać równoległe pojedynki na dwóch identycznych torach przeszkód. Linia dzieląca oba parkury była jednocześnie osią symetrii – jedna część była lustrzanym odbiciem drugiej.

Przed oficjalnym rozpoczęciem pierwszych Mistrzostw Europy Kierowców odbyła się uroczysta prezentacja zawodników wraz z przedstawieniem miast, z których pochodzą. Krótki film o Krakowie, który wykonany został z materiałów udostępnionych przez nasze Przedsiębiorstwo, był bardzo mile przyjęty. Tego typu wydarzenia są doskonałym miejscem do promocji nie tylko samych przewoźników, ale i regionów, miast i państw, z których przyjechały drużyny.

Po zaprezentowaniu się wszystkich 21 zespołów, po okolicznościowych przemówieniach wygłoszonych przez członków zarządu BVG zawody zostały oficjalnie rozpoczęte.

Do konkurencji kolejno należały:

- Przejazd przez wąski pas z zakrętami – jadąc do przodu należało tak prowadzić autobus, żeby



Na turniej wydelegowana została Aneta Kańska, pracująca na co dzień w Zajezdni Płaszów oraz Piotr Wróbel, który jest kierowcą w Zajezdni Wola Duchacka.



Wśród zawodników nie mogło zabraknąć pań

nie potrafić pachołków ani hokejowych krążków wyznaczających trasę przejazdu. To zadanie wykonane było autobusem piętrowym, którego długość wynosiła 13,73 metra i który miał 3 osie (w tym ostatnią skrętną),

- Ocena odległości – zadaniem zawodnika było takie ustawienie beczek, pomiędzy którymi potem trzeba było przejechać, aby odległość była jak najmniejsza. Dotknięcie beczki dyskwalifikowało zawodnika. W odsuwaniu beczek pomagali stewardzi,
- Zawracanie na ciasnej przestrzeni – po zmianie autobusu na elektrycznego Solarisa U12 należało wjechać do kwadratu o boku 15 metrów i zawrócić bez dotykania pachołków,
- Slalom i przejazd przez bramkę,
- Obsługa przystanku – tu zadaniem było takie ustawienie autobusu, żeby odległość od krawędzi przystanku była jak najmniejsza i jednocześnie należało trafić środkiem drugich drzwi na strzałkę pomiarową ustawioną na peronie,
- Pomiar prędkości – na wyznaczonym odcinku należało jechać z prędkością 15 km/h,
- Przejazd tyłem przez wąski pas z zakrętami – tę konkurencję wykonywano trzecim z kolei autobusem (Mercedes Citaro) – zasady podobne jak w przypadku pierwszego zadania konkursowego,
- Czas – również się liczył, ale wartość wzorcowa była tak wyśrubowana, że prawie niemożliwa do osiągnięcia.

Zawody podzielone były na dwie sesje – przedpołudniową i popołudniową.

W pierwszej części jechał pierwszy zawodnik, w drugiej drugi członek drużyny.

Kraków startował w parze z Brnem. Sam bezpośredni wynik starcia nie miał znaczenia, ale przejazd dwóch autobusów równocześnie był bardzo atrakcyjny dla ze-

branej na zawodach publiczności oraz dla widzów śledzących zmagania przez internet. Warto zaznaczyć, że transmisję realizowaną za pomocą 18 profesjonalnych kamer i nie mniej profesjonalnego studia telewizyjnego oglądało 87 tysięcy osób na całym świecie.

Jako pierwszy przedstawiciel Krakowa startował pan Piotr. Niestety, mimo stosunkowo szybkiego przejazdu i małej ilości strąconych pachołków, na półmetku zmagania zajmowaliśmy niezbyt chlubne ostatnie miejsce. Zdecydowały o tym detale. Na szczęście różnice w końcu stawki nie były duże i po fantastycznym drugim przejeździe pani Aneta wyprowadziła nas na długi czas na prowadzenie. Widzowie skoków narciarskich zapewne wiedzą jak wygląda moment objęcia prowadzenia przez danego zawodnika. Siada on na przygotowanym wcześniej „tronie” i oczekuje na pierwszego, który będzie miał wynik lepszy od niego. I tak przez kilkadziesiąt minut krakowianie czekali na swoich następców.

Ostatecznie w Mistrzostwach Europy Kierowców Autobusów zajęliśmy 15 lokatę, a pani Aneta w klasyfikacji indywidualnej zajęła 21 miejsce. Może nie są to wyniki na miarę oczekiwań i możliwości, ale w tego typu imprezie autobusowej reprezentacja krakowskiego przewoźnika brała udział pierwszy raz. Doświadczenie zebrane w tegorocznym turnieju zostanie przekazane osobom, które będą startować w kolejnych, a obserwacje poczynione przez opiekuna naszej ekipy na pewno zostaną wykorzystane podczas organizacji kolejnych edycji Konkursu Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską. Turniej wygrała drużyna ze Stuttgartu, a indywidualnie pierwsze miejsce zajął Sebastian Mlonka – kierowca z łódzkiego MPK. Zwycięzcom serdecznie gratulujemy!

Duże podziękowania należą się również Sławomirowi Bajerskiemu – opiekunowi i tłumaczowi naszej reprezentacji.

Michał Wójtowicz

PIOTR PRZYJEMSKI ZOSTAŁ NAJLEPSZYM KIEROWCĄ AUTOBUSU W KRAKOWIE



Tylko nielicznym udało się trafić piłką do ułożonych opon



Ta konkurencja wymagała dużej precyzji od kierowców



Zawodnicy najpierw rozwiązywali test

W 18. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który odbył się w czwartek, 6 września na terenie zajezdni autobusowej Bieńczyce, najlepszym kierowcą autobusu został Piotr Przyjemski, który na co dzień pracuje właśnie w tej zajezdni. To on najlepiej poradził sobie z testem i zadaniami praktycznymi, zdobywając najwięcej punktów. Drugie miejsce zajęła najlepsza

wśród kobiet Monika Zorychta z zajezdni autobusowej Bieńczyce, a trzecie miejsce zajął Kamil Kowalski, pracownik KTR (spółki-córki MPK S.A. w Krakowie).

Drużynowo najlepszym zespołem zostali kierowcy z zajezdni autobusowej Bieńczyce. Drugie miejsce zajęli kierowcy z Płaszowa, trzecie – kierowcy z Woli Duchackiej. W sumie rywalizowało 16 kierowców.



Wycucie prędkości było bardzo ważne



Sędziowie oceniali precyzję podczas zatrzymywania się na wyznaczonym przystanku



Inspektorzy rywalizowali na specjalnym torze



Mechanicy musieli odpowiednio wyregulować zamykanie drzwi



Konkurs był okazją do przekazania inspektorom ruchu MPK nowych hybrydowych radiowozów



Najlepszym kierowcą autobusu został Piotr Przyjemski, który puchar odebrał z rąk Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie Rafała Leśniaka



Drugie miejsce w konkursie zajęła najlepsza wśród kobiet Monika Zorychta



Wśród inspektorów ruchu najlepiej poradził sobie Janusz Michałowski

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

Podczas każdego przejazdu kierowcy mieli za zadanie m.in. trafić piłką położoną na specjalnym talerzu przymocowanym z przodu autobusu do kosza zbudowanego z opon. Jechali także specjalnym slalomem wzdłuż wyznaczonego wąskiego toru. Potem musieli zatrzymać autobus na przystanku w taki sposób, aby pasażerowie mogli komfortowo do niego wejść, a więc aby drzwi autobusu znalazły się na wprost wyznaczonego miejsca.

ka. Drugie miejsce zajęli mechanicy z Bieńczyc, a trzecie z Płaszowa.

Z kolei wśród inspektorów ruchu najlepiej poradził sobie Janusz Michałowski. Drugie miejsce zajął Zbigniew Antosiak, a trzecie Radosław Makówka. Ich zadaniem było wypełnienie testu z przepisów ruchu drogowego, układu tras komunikacyjnych i przepisów wewnętrznych MPK S.A. Inspektorzy mieli także zadania praktyczne – cofanie radiowozem po łuku i parkowanie tyłem na czas.

Zanim jednak zarząd MPK S.A. wręczył nagrody dla zwycięzców konkursu, trzech kierowców MPK S.A. otrzymało wyróżnienia i listy gratulacyjne za swoją postawę



W kolejnym zadaniu musieli jechać 20 km/h z zastłoniętym prędkościomierzem. Na koniec ich zadaniem było trafienie przymocowaną do autobusu lancą w plastikowe koło wiszące na wysięgniku. A to wszystko starali się zrobić szybko i płynnie. Sędziowie liczyli bowiem czas wykonania przejazdu.

Oprócz kierowców w konkursie rywalizowali także mechanicy i inspektorzy ruchu. Najlepszym mechanikiem w zawodach, który najszybciej poradził sobie z wymianą siłowników w drzwiach autobusów został Dariusz Piorun ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Kolejne miejsca zajęli: Marcin Stryzewski ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce i Grzegorz Janik ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów. Drużynowo najlepiej wypadła Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchac-

i pomoc innym. Ich zachowanie docenił Prezydent Jacek Majchrowski, Komendant Miejski Policji w Krakowie inspektor Rafał Leśniak oraz Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie mł. bryg. Artur Nosek.

Nagrody za swoją postawę otrzymali: Stanisław Józwicki (za udzielenie pierwszej pomocy nieprzytomnemu leżącemu na chodniku mężczyźnie), Andrzej Orzechowski (za pomoc w ugaszeniu płonącej przyczepy na ul. Kamieńskiego) oraz Krzysztof Kwieciński (za pomoc w odnalezieniu zaginionego, niepełnosprawnego dziecka).

Konkurs był też okazją do przekazania inspektorom ruchu dwóch nowych radiowozów hybrydowych, które będą wykorzystywane do nadzoru komunikacji miejskiej w Krakowie.

Marek Gancarczyk, Michał Wójtowicz

KONKURS NA NAJLEPSZEGO MOTORNICZEGO



Zatrzymanie tramwaju w odpowiedniej odległości od przeszkody było bardzo trudne

W piątek, 7 września, w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” rywalizowali motorniczowie i elektromechanicy.

Spośród dwunastu motorniczych reprezentujących Zajezdnię Podgórze, Zajezdnię Nowa Huta i KrakTransRem Sp. z o.o. (po 4 prowadzących) najlepiej z wszystkimi zadaniami poradziła sobie kobieta – Małgorzata Ferdek z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta. Drugie miejsce w konkursie zajął Sebastian Brykalski również z Zajezdni Nowa Huta, a trzecie Katarzyna Obajtek z Zajezdni Podgórze. Drużynowo najlepsza okazała się Zajezdnia Podgórze.

Podobnie jak w przypadku rywalizacji kierowców, konkurs sprawdzał wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego (test pisemny) oraz umiejętność płynnej i bezpiecznej jazdy tramwajem. Motorniczowie musieli najpierw prowadzić wagon z wyłączonym prędkościomierzem przez wyznaczony odcinek kontrolny z prędkością do 10 km/h – pomiaru prędkości dokonywał inspektor ruchu; w przypadku przekroczenia prędkości zadanie było niezaliczone. W kolejnym zadaniu motorniczowie musieli zatrzymać wagon w odpowiedniej, wcześniej wylosowanej odległości od ustawionej na torach przeszkody. Uderzenie w przeszkodę oznaczało kolizję, a więc punkty karne. Trudnym zadaniem było zatrzymanie wagonu

w taki sposób, aby pantograf znalazł się w wyznaczonym miejscu na sieci trakcyjnej oraz powtórne zatrzymanie tramwaju tak, aby drugie drzwi znalazły się w świetle słupka przystankowego. Ważny w tych konkurencjach był nie tylko czas, ale także umiejętność płynnej jazdy. W tramwaju na specjalnej platformie były ustawione tzw. „kontrolery jazdy”, czyli trzy kręgle wypełnione w różnej ilości piaskiem. Zadaniem motorniczych było takie prowadzenie wagonu, aby kręgle pozostały w pozycji stojącej. Bardzo ciekawą i widowiskową konkurencją była rywalizacja zespołowa, w której czterech motorniczych z jednej drużyny musiało prowadzić dwa tramwaje ustawione w przeciwnych kierunkach i połączone specjalnym łańcuchem. Podczas jednoczesnej jazdy jednym tramwajem do przodu a drugim do tyłu nie można było doprowadzić do zerwania łańcucha. Zerwanie łańcucha wymagało zatrzymania wagonów i powtórnego połączenia. Konkurencja odbywała się na czas. Wszyscy zawodnicy musieli jeszcze wykazać się umiejętnościami z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

Oprócz motorniczych rywalizowali także elektromechanicy. Wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął Adam Adamaszek ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze. Drugie miejsce zajął Artur Gorajczyk ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, a trzecie Jerzy



Przejazd tramwaju z zasłoniętym prędkościomierzem był precyzyjnie mierzony



Ta konkurencja wymagała współpracy całego zespołu



Motorniczowie musieli zatrzymać tramwaj na wyznaczonym przystanku



Elektromechanicy wymieniali żarówki na czas



Najlepiej z wszystkimi zadaniami poradziła sobie kobieta - Małgorzata Ferdek



Wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął Adam Adamaszek



Sarga z Podgórze. Drużynowo pierwsze miejsce zajęli elektromechanicy z Nowej Huty. Ich zadaniem było jak najszybsze połączenie wagonu z holownikiem oraz wymiana żarówki w kierunkowskazie. Zanim jednak Zarząd MPK S.A. wręczył nagrody dla zwycięzców konkursu, ośmiu motorniczych MPK S.A. otrzymało wyróżnienia i listy gratulacyjne za swoją postawę i pomoc innym. Ich zachowanie docenił również Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski. Nagrody za swoją postawę otrzymali: Sławomir Bytomski (za udzielenie pierwszej pomocy i prowadzenie



reanimacji), Piotr Dziezic (za udzielenie pierwszej pomocy w tramwaju), Tomasz Suchocki (za udzielenie pierwszej pomocy osobie leżącej na chodniku), Wojciech Pękała (za pomoc w odnalezieniu zaginionej dziewczynki), Piotr Świdziński (za opiekę nad zaginioną, chorą starszą osobą), Grzegorz

Ziernicki (za zatrzymanie osoby podejrzanej o kradzież), Paweł Walczyk (za pomoc osobie niewidomej) oraz Paweł Jamróz (za pomoc osobie niewidomej).

Krzysztof Utracki

MODERNIZACJA STACJI OBSŁUGI AUTOBUSÓW BIEŃCZYCE



Remont objął halę napraw bieżących

Kompleksowy remont hali rozpoczął się w 2016 roku od wymiany posadzki i likwidacji części kanałów serwisowych, w miejsce których powstały stanowiska do pracy z podnośnikami kolumnowymi, co w znaczący sposób ułatwiło prace serwisowo-naprawcze pracownikom przy autobusach.

KOMPLEKSOWY REMONT HALI

Remont hali obejmował takie czynności jak:

- wymiana głównego oświetlenia na nowoczesne oświetlenie Led wraz z instalacją eklektyczną, co przełożyło się na znaczną poprawę doświetlenia stanowisk pracy oraz pozwoliło na oszczędności w rachunkach za energię elektryczną,
- gruntowna modernizacja systemu centralnego ogrzewania i wentylacji hali, co w znaczący sposób podniosło komfort cieplny (możliwość niezależnej regulacji obszarów temperatury hali – strefy) i równocześnie obniżyło zużycie gazu,
- gruntowne malowanie hali, w którego zakres wchodziło usunięcie starej farby wraz z uzupełnieniem ubytków, gruntowanie oraz malowanie podkładem i farbą wierzchnią. Prace malarskie objęły swym zakresem sufit, elementy konstrukcyjne hali oraz ściany i korytarze,

- wyremontowanie dachu (wymiana papy) na całej powierzchni hali oraz warsztatów przyległych w celu zapewnienia szczelności hali przed wodą. Prace były powiązane z jednoczesną wymianą świetlików.

W celu poprawienia warunków socjalnych pracowników w miejscu narzędziowni powstała klimatyzowana jadalnia z systemem rekuperacji powietrza. Nowe miejsce zostało wyposażone w aneks kuchenny z pełnym wyposażeniem oraz indywidualne szafki śniadaniowe. Na przeciwko jadalni, w miejscu dawnego Warsztatu Utrzymania Obiektu, powstał węzeł sanitarny.

HALA NAPRAW BIEŻĄCYCH (OC)

Gruntowny remont nie ominął Hali Napraw Bieżących. W czasie przeprowadzonych prac zostały wymienione instalacje elektryczne wraz z oświetleniem w technologii Led oraz instalacja centralnego ogrzewania wraz z zamontowaniem nowoczesnych, wysoko wydajnych dmuchaw ze sterowaniem elektronicznym. Kanały zostały odnowione poprzez filizowanie, wymieniono odwodnienia liniowe, a podłoga całej hali została pokryta posadzką żywiczną. Na ścianach bocznych pojawiły się nowe płytki, a na suficie nowe panele odporne na wilgoć. Stara izolacja termiczna składająca się z wełny została wymieniona na nową i przybrała postać izolacji ze-



Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce



Stacja zyskała nową myjnię autobusową

wewnętrznej stropu, który został połączony styropianem z nową powierzchnią dachu. Bramy hali zostały wymienione na szybkobieżne (firmy EFAFLEX), sterowane pętlami indukcyjnymi, co w znaczny sposób wpłynęło

na bezpieczeństwo ich użytkowania i wyeliminowanie warunków atmosferycznych z ich układu sterowania. Na szczególną uwagę zasługują dwie nowe myjnie automatyczne zamontowane na początku 2018 roku (wło-

skiej firmy CECCATO). Oba urządzenia są całkowicie od siebie niezależne i zostały wyposażone w zamknięty obiekt wody. Pełen automatyczny proces mycia odbywa się przez 6 niezależnie sterowanych szczotek obejmujących swoim zakresem mycia nie tylko boki, ale również ścianę czołową i tylną autobusu. W procesie mycia autobusu



Pracownicy uzyskali aneks kuchenny

uczestniczą rotacyjne dysze wysokociśnieniowe do mycia obręczy kół oraz szereg bramek nanoszących kolejno środki chemiczne między innymi środek wstępnego mycia, szampon i воск. Proces mycia autobusu kończy system osuszania pojazdu składający się z 4 dmuchaw o mocy po 4 kW każda. Rozwiązanie to pozwala na mycie pojazdów nawet przy kilkustopniowym mrozie bez obaw o zamarznięcie poszczególnych podzespołów pojazdu, narażonych na kontakt z dużą ilością wody w czasie procesu mycia.

HALA POSTOJOWA

Remont hali postojowej objął elewację zewnętrzną wraz z wymianą stolarki okiennej.

W środku zostały odmalowane ściany, sufit i elementy konstrukcyjne. Wymienione zostało oświetlenie, a jego sterowanie zostało oparte o czujniki zmierzchu i zegar czasów, który załącza część oświetlenia w czasie wyjazdów autobusów. W celu przystosowania hali do garażowania autobusów hybrydowych marki Volvo zostało wykonanych 16 niezależnie zabezpieczonych stanowisk ładowania o mocy 3 kW wraz z sygnalizacją. Na ścianie szczytowej od ulicy Okulickiego została zamontowana ledowa tablica świetlna o wymiarach 8 m x 2 m z nazwą i logo firmy.

PLAC POSTOJOWY

W celu optymalizacji miejsc postojowych na terenie Stacji Bieńczyce wykonano gruntowną przebudowę placu postojowego od strony ogródków działkowych. W szerokim zakresie prac znalazła się niwelacja terenu. Plac postojowy został obniżony o około 2 metry, a wykopy w celu stabilizacji podłoża sięgały miejscami 6 metrów głębokości. Wraz z remontem została wymieniona kanalizacja oraz przebijające pod placem przewody elektryczne. Po wykonaniu podbudowy na całej powierzchni placu, przed asfaltowaniem, została wykonana zbrojona płyta żelbetonowa o grubości 20 cm. W celu uzyskania jak największej powierzchni placu postojowego wolnej od ja-

kichkolwiek przeszkód po obu jego bokach zamontowano 6 masztów oświetleniowych o wysokości prawie 20 m. Dodatkowym czynnikiem znacząco utrudniającym remont był fakt, iż był on prowadzony w okresie od początku października do końca grudnia 2017 roku, a jego zakres zmusił Stację Obsługi do wynajęcia placu postojowego mieszczącego

go 25 autobusów o długości 18 metrów.

PRZEBUDOWA GARAŻU POGOTOWIA TECHNICZNEGO NA HALE BLACHARNI

Dawny garaż pogotowia technicznego w ostatnich latach dzierżawiony przez hurtownię elektryczną został poddany gruntownemu remontowi. Zakres prac jakim budynek został objęty był tak szeroki, że na pewnym etapie remontu budynku pozostały tylko ściany i dach. Wymieniono pokrycie dachu, elewację zewnętrzną wraz ze stolarką okienną oraz dwie bramy. W środku natomiast wykonano od nowa wszystkie instalacje. Powstała wszechstronna hala naprawcza (w której mieści się autobus przegubowy) z przylegającym do niej warsztatem oraz punktem sanitarnym. Wyremontowany obiekt służy jako warsztat blacharski, a w obecnej chwili przeprowadzany jest w nim gruntowny remont autobusu MAN.

BUDYNEK ADMINISTRACYJNY

Szeroki zakres remontów prowadzonych na Stacji w ostatnich latach nie ominął budynku administracyjnego. Dokonano gruntownego remontu parteru w części użytkowanej przez zajezdnię. Powstała przestronna, nowoczesna dyspozytornia, która w znaczący sposób ułatwiła pracę dyspozytorów, a prowadzącym umożliwiła odpoczynek w komfortowych warunkach. Zasięg remontu objął pomieszczenia pracowników umysłowych zajezdni oraz klatkę schodową i dach.

OGRODZENIE

W roku 2017 zostało wymienione 710 mb ogrodzenia Stacji Obsługi. Stare ogrodzenie wykonane z paneli blachy falistej zostało zastąpione nowoczesnym ogrodzeniem wykonanym z profili zamkniętych, które zostały poddane cynkowaniu i malowaniu proszkowemu.

Łukasz Śliwa

MPK ZAPREZENTOWAŁO DESIGN 35 NOWYCH TRAMWAJÓW

28 września 2018 roku został zaprezentowany wygląd 35 tramwajów, które w Krakowie pojawią się w 2020 roku. Nowoczesny, spełniający najwyższe międzynarodowe standardy designu tramwaj został opracowany przez Nilsa Krügera, profesora Akademii Sztuki Weissensee w Berlinie.

Do projektu malowania tramwaju wykorzystano krakowskie barwy: białą i niebieską, ale bez ułożenia ich na pojeździe w formie pasów. Nowy design nawiązuje natomiast do eksploatowanych już w Krakowie tramwajów i wykorzystuje motyw lajkonika, który został wprowadzony we wnętrza krakowskich pojazdów w 2012 roku. Spójność wyglądu nowego tramwaju została podkreślona przez jednolity niebieski kolor z białym akcentem. Po dostawie

nowych tramwajów, karta z taką właśnie formą malowania zostanie dołączona do Księgi Wizualizacji Pojazdów.

- Jesteśmy dumni, że możemy realizować to prestiżowe zamówienie. Realizacja kontraktu przebiega zgodnie z planem. Design pojazdu jest gotowy. Aktualnie nasi inżynierowie opracowują szczegółowo kwestie techniczne, twa także proces zakupów komponentów do budowy pojazdów. Pierwszy nowy tramwaj przyjedzie do Krakowa na początku 2020 roku – poinformował Tomasz Prejs, Członek Zarządu Stadler Polska, przedstawiciel konsorcjum.

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 zapowiadania 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 umożli-

wiające 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

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



Tak będzie wyglądał nowy tramwaj

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

Tramwaje będą przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwi wykorzystywanie 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.

Marek Gancarczyk

60 NOWYCH, NISKOPODŁOGOWYCH TRAMWAJÓW DLA MIESZKAŃCÓW KRAKOWA

ślą o mieszkańcach



Dokument ogłoszenia dialogu technicznego podpisał w obecności prezydenta Krakowa Rafała Świerczyńskiego, prezes zarządu MPK S.A. (z prawej) i Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK SA (z lewej)

W piątek, 28 września 2018 roku w Stacji Obsługi i Remontów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., w obecności Prezydenta Miasta Krakowa Profesora Jacka Majchrowskiego został podpisany dokument ogłoszenia o dialogu technicznym w sprawie zamówienia 60 niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych. Szacowany koszt tego kontraktu to ok. 550 mln zł.

– Od kilku lat z myślą o mieszkańcach i środowisku inwestowaliśmy w tabor autobusowy, który w tej chwili jest najnowocześniejszym taboru wśród dużych polskich miast. Zdajemy sobie jednak sprawę jak ważny jest komfort podróży mieszkańców korzystających z komunikacji tramwajowej. Wiemy, że osoby niepełnosprawne, starsze oraz rodzice podróżujący z małymi dziećmi oczekują niskiej podłogi nie tylko w autobusach, ale również w tramwajach. Dlatego chcemy w ciągu kilku najbliższych lat zainwestować w wymianę taboru tramwajowego, tak aby z krakowskich ulic zniknęły wszystkie wagony bez niskiej podłogi. Tramwaje kupowane jako fabrycznie nowe będą wtedy stanowić 2/3 całego taboru – powiedział podczas konferencji prasowej Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.

Plany zakupu 60 nowych tramwajów zakładają pozyskanie dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

Obecnie trwają uzgodnienia z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym w zakresie uzyskania wkładu własnego na sfinansowanie tego zadania. Ogłoszone 28 września br. wszczęcie dialogu technicznego pozwoli na przygotowanie się, a więc sprecyzowanie wymagań do ogłoszenia przetargu w 2019 roku.

– Zamawiane niskopodłogowe tramwaje będą mieć od 30 do 35 metrów długości. Zostaną wyposażone w klimatyzację, automat biletowy z możliwością zapłaty monetami i kartą, system informacji pasażerskiej, monitoring i system liczenia pasażerów. Tramwaje będą mieć minimum 7 drzwi i umożliwią jednoczesną podróż co najmniej 220 osób, z czego 35% na miejscach siedzących. Wagony będą także przystosowane do jazdy bez sieci trakcyjnej – powiedział Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Warto przy tym zaznaczyć, że prócz planów zakupu nowego taboru, sukcesywnie modernizowane są i będą w MPK tramwaje używane. Przewiduje się, że do 2025 roku, dzięki modernizacji obejmującej między innymi wprowadzenie części z niską podłogą, klimatyzacji, pozostała część tramwajów będzie również „przyjazna” dla wszystkich grup pasażerów.

Stanisław Jurga

NGT8 W NORYMBERDZE

Zakupy nowego taboru tramwajowego często poprzedzone są wnikliwym badaniem możliwości technicznych producentów i panującej mody. Nie można się temu dziwić, gdyż zakup tramwaju to nie tylko bardzo skomplikowane, ale przede wszystkim bardzo odpowiedzialne przedsięwzięcie.

Ileż słyszeliśmy już słów krytyki pod adresem naszych pojazdów. Za długie, za krótkie. Klimatyzacja źle działa, bo gorąco, bo zimno. Siedzenia nie najlepsze, bo tapicerowane zamiast drewnianych lub plastikowych. A dlaczego nie są miękkie z gąbką. Automaty są za wysoko, za nisko. Ilu pasażerów tyle opinii, a dogodzić nie można wszystkim.

Jeszcze trudniej dobrać parametry techniczne i odpowiednie wyposażenie. Główną przyczyną jest niezwykle szybki postęp techniczny obserwowany w ostatnich latach. Tramwaju nie kupujemy na pięć czy dziesięć lat.

Jego żywotność to około 30 lat a przecież bardzo często tramwaje jeżdżą dużo dłużej. O ile w trakcie prowadzonych obsług można wymienić większość widocznych dla pasażerów elementów, o tyle nie ma możliwości instalacji rozwiązań, które wpływają na konstrukcję pojazdu.

Z tego powodu technicy dokonujący dziś opisu przyszłego tramwaju muszą starać się przewidzieć, w określonych ramach finansowych, rozwiązania, które będzie można zainstalować w wagonie. Głównym parametrem wyboru danego rozwiązania jest niezawodność i łatwość obsługi, a także jakość współpracy z producentem zwłaszcza po okresie gwarancji.

Nie tylko nasza firma stara się o zakup nowych tramwajów, więc podpatrujemy trendy pośród producentów i zbieramy informacje na temat doświadczeń firm komunikacyjnych eksploatujących tramwaje. Nie sądziliśmy jednak, że nasze wagony mogą być wzorem dla innych miast. Owszem, wagony NGT6 wyprodukowane przez Bombardiera odwiedziły już niektóre polskie miasta, ale tym razem nasz wagon NGT8 wyjechał na testy do Niemiec.

Przedsiębiorstwo komunikacyjne w Norymberdze

(VAG) chce w ciągu najbliższych lat nie tylko wymienić tabor, ale także podwoić liczbę eksploatowanych pojazdów szynowych, co związane jest z budową nowych linii, w tym w centrum miasta. Na co dzień po ulicach porusza się około czterdziestu pojazdów posiadających obniżoną podłogę na całej długości. Takie rozwiązanie jest jednak niezwykle kosztowne i bardzo kłopotliwe w użytkowaniu z punktu widzenia technicznego, zwłaszcza, że nie wszyscy pasażerowie potrzebują tej

niskiej podłogi. Poszukiwane przez VAG jest rozwiązanie łączące w sobie tradycyjne wózki z obniżoną podłogą. Takim tramwajem jest krakowski wagon NGT8 wyprodukowany przez firmę Bombardier.

15 sierpnia br. niebieski krakowski tramwaj dotarł do Norymbergi. Po przygotowaniu, następnego dnia o własnych siłach dojechał do historycznej zajezdni St. Peter, gdzie przygotowano prezen-



Krakowski tramwaj NGT8 był jednym z wagonów testowanych w Norymberdze

tację zarówno dla techników, władz miasta jak i przede wszystkim mieszkańców. Obok ustawiono wypożyczony z Monachium wagon Avenia T1 wytworzony przez firmę Siemens.

Niestety, ze względów technicznych infrastruktury torowej nasz wagon nie mógł być szerzej zaprezentowany mieszkańcom zaprzyjaźnionego nam miasta. Choć rozstaw szyn jest identyczny jak w Krakowie i szerokość wagonów identyczna to wybudowane przystanki oraz krawężniki odgradzające torowiska zbudowane są według innej normy skrajni budowli (odpowiedniej dla pojazdów w 100% niskopodłogowych), co mogłoby doprowadzić do uszkodzenia wagonu.

Tramwaj MPK został bardzo dobrze przyjęty, ale na wyniki przetargu i ewentualnego wpływu naszego pojazdu na wybór wagonów dla Norymbergi przyjdzie nam jeszcze poczekać. Wagon NGT8 nr 618 30 sierpnia powrócił do Krakowa i od następnego dnia zaczął znów wozić mieszkańców Krakowa

Jacek Kołodziej

INNOTRANS 2018 Z CIEKAWYMI TRAMWAJAMI

W bieżącym roku, od 18 do 21 października, odbyły się w Niemczech kolejne targi „InnoTrans 2018”. Jak co dwa lata można było na nich spotkać przedstawicieli i ekspozycje wszystkich światowych producentów taboru szynowego, jak również podzespołów, części i materiałów do nich dedykowanych oraz do budowy i utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. Skumulowanie tak wielkiej liczby wystawców z tak szerokiej gamy dziedzin powoduje, że nie jest się w stanie zobaczyć wszystkiego i należy dokonać wstępnej kwalifikacji i wyboru oglądanych miejsc i ekspozycji. Dlatego też relacja ta odnosi się przede wszystkim do wystawców, którzy zaprezentowali swoje nowe wyroby z przeznaczeniem dla komunikacji miejskiej.

Na pierwszy ogień idzie tabor – tramwaje. Dużą niespodzianką były dwa pojazdy produkcji rosyjskiej, oba pod nazwą Lwów, o różnej długości i układzie nadwozia, ale nieodbiegające wyglądem – stylizacją i wyposażeniem – od standardów znanych z produktów zachodnioeuropejskich. W trakcie trwania targów uczestnicy mogli również zobaczyć oraz uzyskać informacje o tureckim tramwaju Panorama, który został wybrany przez Olsztyn w ubiegłorocznym postępowaniu przetargowym. Kolejnym interesującym pojazdem był dwukierunkowy Silkworm, produkcji firmy Durmzal. Tradycyjnie na targach obecny był tramwaj Siemens, tym razem Avenio Ulm, wyposażony w zapobiegający kolizjom system ostrzegający. Kolejny tramwaj, o którym warto wspomnieć to Skoda ForCity Classic dla Chemnitz. Pojazd został wyposażony w wózki napędowe oraz w silniki prądu stałego przenoszące moment obrotowy bezpośrednio na koło, z wyeliminowaniem przekładni mechanicznej oraz pneumatycznym zwieźnieniem drugiego stopnia.

Pozostałe tory ekspozycyjne zajmowały pojazdy kolejowe. Zaprezentowano na nich lokomotywy z różnymi rozwiązaniami napędu. W przypadku lokomotyw elektrycznych, „elektrowozów wielosystemowych”, powoli standardem staje się również wyposażanie ich

w trakcyjne baterie akumulatorowe, które pozwalają przemieszczać się bez zasilania z sieci górnej. Cała gama ETZ-tów oraz szybkich jednostek trakcyjnych do przewozu pasażerów pozwalała ocenić dbałość ich producentów o bezpieczeństwo i komfort przewożonych pasażerów. Zaś wagony towarowe, o różnym zakresie specjalizacji przewozu towarów, różnej budowy (naciski na oś oraz prędkość) oraz trybu przeładunku stają się wyznacznikiem dynamiki rozwoju tej formy transportu.

Ciekawa była prezentacja prototypowego wagonu metra chińskiej firmy CRRC, w którym nadwozie, ramy wózków i kabinę wykonano z materiałów kompozytowych metodą ciągnięcia przez matryce. Prototyp tego wagonu zaprojektowano w Dreźnie.

Producenci komponentów przedstawiali wyroby i prezentacje rozwiązań dla pojazdów, które już zostały wykorzystane przy ich produkcji, jak również nowych, które są przewidywane do zastosowania w przyszłości. Można więc było zobaczyć wiele produktów i prezentacji, które mogą pozwolić na sprecyzowanie wymagań odnośnie pojazdów nowych, jak również istniejących, przy ich modernizacji.

Ciekawe były ekspozycje przedstawiające pojazdy, maszyny i urządzenia do utrzymania infrastruktury torowo-sieciowej. W głównej mierze dotyczyły one infrastruktury kolejowej, poza urządzeniami – wózkami i pojazdami do holowania pojazdów po terenie zajezdni, które wykorzystują do napędu akumulatory.

Zamieszczone zdjęcia przedstawiają najciekawsze pojazdy i ekspozycje, które można było zobaczyć, „dotknąć” i podzielić się komentarzem z ich Wystawcą. Właśnie to jest na tego typu wystawach największą wartością – możliwość bezpośredniej i swobodnej rozmowy z przedstawicielami producentów, bazującej nie tylko na prezentacjach, dokumentacji, zdjęciach, lecz na konkretnych obiektach.



Na targach prezentowano m.in. wagon produkcji rosyjskiej i wagon czeski.

Stanisław Jurga

Fot. Jacek Kołodziej



Zakończył się kolejny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej. W tym roku trwał on od 10 czerwca do 23 września i był zainaugurowany paradą tramwajów jadących z Zajezdni Nowa Huta aż pod Muzeum Inżynierii Miejskiej. Wzorem lat poprzednich również w tym roku linia nr 0 jeździła na trasie św. Wawrzyńca – Cichy Kącik oraz św. Wawrzyńca – Kopiec Wandy. Oprócz zabytkowych tramwajów jeżdżących w każdą niedzielę na linii nr 0, w trasę pięciokrotnie wyruszyły historyczne autobusy. Ikarusy, Jelcze i pozostałe marki pojazdów, które niegdyś towarzyszyły pasażerom w trudach podróży dnia codziennego obecnie stanowią nietuzinkową atrakcję i dają szansę, by powróciły wspomnienia z lat młodości, które na „jeżdżącym” przykładzie można przekazać młodszemu pokoleniu. Podczas tegorocznego sezonu zabytkowe autobusy debiutowały na liniach do Kopca Kościuszki, a także na jednodniowo reaktywowanej linii rekreacyjnej nr 505, która w latach 70-tych kursowała do Mnikowa. Warto wspomnieć, że oprócz linii nr 0 zabytkowe tramwaje pojawiały się też na liniach regularnych takich jak linia nr 1 ze Wzgórz Krzesławickich do Salwatora, linia nr 9 kursująca na trasie z Mistrzejowic do Nowego Bieżanowa oraz linia nr 22 z Walcowni do Borku Fałęckiego. Ponadto, tak jak linię nr 505, na jeden dzień uruchomiono linię nr 15, która do 2012 roku jeździła na trasie z Cichego Kącika do Pleszowa. 22 lipca, w związku z remontem trasy do Pleszowa, „Piętnastka” kursowała do Kopca Wandy i była obsługiwana wagonami z rodziny 102N oraz wagonem GT6187, który wraz z innymi wagonami tego typu można było spotkać na linii nr 15 do końca jej istnienia. Oprócz ciekawostek w postaci zabytkowych tramwajów na liniach

regularnych oraz na liniach reaktywowanych, nie można przejść obojętnie obok debiutów kolejnych zabytkowych wagonów. W tym roku na tory wyjechały aż dwa kolejne wagony historyczne – oba doczepne. Pierwszym, który pojawił się w tegorocznym sezonie jest doczepa B4 nr 527. Wagony B4 jeździły w składach ze sprowadzonymi z Norymbergi wagonami T4 oraz GT6. Produkowane były w latach 1957-1966. Pierwsze tramwaje B4 zostały dostarczone do Krakowa w roku 1989 wraz z pierwszymi wozami T4. Po wycofaniu T4 do końca eksploatacji jeździły w zestawieniu z wagonami GT6 i zostały wycofane z użytku w 2009 roku. Drugim wagonem była doczepa 4ND573, która dnia 23 września wraz z wagonem N26 zadebiutowała na linii 0. Pierwsze wagony doczepne typu ND wyprodukowano i dostarczono do Krakowa w roku 1949. Budowa pojazdów N oraz ND wzorowana była na konstrukcji niemieckiego tramwaju KSW (Kriegs-Strassenbahn-Wagen). Wagony zasiłył pokaźną kolekcję pojazdów historycznych przedsiębiorstwa i będą w przyszłości kursować wraz z innymi wagonami na linii nr 0, a także na liniach i przejazdach okolicznościowych. Co roku Krakowska Linia Muzealna przyciąga setki turystów, pasjonatów transportu oraz zwykłych pasażerów często z rodzinami i dziećmi. W dalszym ciągu cieszy, ciekawi i stanowi dla wielu osób pozytywne zaskoczenie. Pozwala na podróż w czasie, urozmaicenie zwykłego dnia czy też odskocznnię od wszechobecnej komputeryzacji i unowocześnień. Daje możliwość chociaż na chwilę poczuć się niezwykle w zwykłej podróży komunikacją po Krakowie. Zapraszamy już w czerwcu kolejnego roku!

Jakub Tracz

HALA ZAJEzdNI W CZYŻYNACH PONOWNIE OTWARTA



Zabytkowe autobusy przypominały, że hangar pełnił w przeszłości rolę zajezdni



Uczestnicy mogli oglądać najstarszy w Polsce jeżdżący autobus

Gdy wiosną 1997 roku zamykano bramy zajezdni Czyżyny – za ostatnim autobusem, za pojazdami technicznymi, które zabrały niezbędne wyposażenie przewożąc je do innych stacji – za progiem miał czekać inwestor. Nowy, bogaty, z zagranicy, który lada chwila miał otworzyć w tym miejscu centrum kongresowe, targowe, supermarket. Nic z tego nie wyszło, a piękna, powstała w latach trzydziestych hala dawnego lotniska popadała w ruinę rozkradaną przez złomiarzy. Musiało wiele wody w Wiśle upłynąć by znów hala przyjęła pod swój dach pojazdy, a pomieszczenia udostępniła zwiedzającym.

Gdy w 1963 roku zamknięto lotnisko w Czyżynach i przeniesiono je do Balic, krakowska komunikacja autobusowa przeżywała olbrzymi rozkwit. Kupowano nowe pojazdy w dużych ilościach, wymieniono stary sprzęt, otwierano nowe linie. Niestety, gospodarka sterowana ręcznie przez polityków nie uwzględniała tak drobnej sprawy jak zajezdnia autobusowa czy nawet teren dla postoju stu kilkudziesięciu autobusów wożących mieszkańców Krakowa. Teren dawnego lotniska wydawał się fantastyczny. Duży wybetonowany plac, z dala od jakichkolwiek zabudowań i blisko Nowej Huty dokąd spora część pojazdów codziennie kursowała. Można było wreszcie uwolnić przeładowaną, maleńką zajezdnię i warsztaty na ul. św. Wawrzyńca.

Nie od razu wprowadzono MPK na teren Czyżyn. Obiekty, zanim przeszły z rąk wojska, musiały zostać

przystosowane do potrzeb autobusów. Należało wykonać kanały, wybudować kotłownię do ogrzewania obiektów, zbudować myjnię itp. Duże bramy przystosowane do wielkości samolotów były nieprzydatne. W nich wycięto zdecydowanie mniejsze otwory pozwalające na wprowadzenie do wnętrza autobusów. Przystosowanie hali do nowego celu przeciągało się z uwagi na „braki materiałowe” i dopiero 15 grudnia 1966 roku otwarto tymczasową zajezdnię autobusową Czyżyny.

Pierwszymi wprowadzonymi do zajezdni pojazdami były Jelcze 272, 043 oraz przegubowe AP02, czyli popularne „Ogórk”. Rok później do zajezdni dołączyła kolejna odmiana przegubowych aut o symbolu 021.

Terenu początkowo nawet nie ogradzano, z czasem ogrodzenie utworzono ze zużytych opon. Wolna przestrzeń sprawiła, że niebawem bloki powstającego osiedla budowano coraz bliżej hangaru. W połowie lat siedemdziesiątych bloki były już tak blisko zajezdni, że nowym mieszkańcom zaczęły przeszkadzać warczące od wczesnych godzin rannych autobusy. Dobudowano dwie niewielkie hale obsługiwo-naprawcze, w których można było obsługiwać przegubowe pojazdy. W październiku 1981 roku do zajezdni trafiły najnowsze krakowskie autobusy: przegubowe Ikarusy 280.

Tymczasowość zajezdni sprawiała, że nie inwestowano w nowe pojazdy skupiając się jedynie na użytkowaniu tych istniejących. Rozwiązaniem problemu zużytych



O zabytkowych autobusach opowiadał uczestnikom Jacek Kołodziej, pracownik MPK i autor książek historycznych



W prowadzonym przez Radio Kraków programie motoryzacyjnym wystąpiły m.in. panie kierujące autobusami Justyna i Ewa Haber



Uroczystość skłoniła do odwiedzin osoby, które w przeszłości tworzyły w tym miejscu zajezdnię autobusową. Na zdjęciu Jerzy Samborski



Podczas otwarcia hangaru nie mogło zabraknąć stanowiska MPK S.A. w Krakowie

budynków i problemów z sąsiadującymi mieszkańcami bloków miała być nowa zajezdźnia w Toniach, ale plany trzeba było zweryfikować. Największa krakowska zajezdźnia autobusowa inwestowała w ludzi. Tu kształciła się kadra mechaników i elektryków autobusowych, która potrafiła rozwiązać w zasadzie wszystkie usterki i awarie. Z tego powodu to właśnie do zajezdni Czyżyny trafiały wszystkie nowości taborowe: pierwszy MAN SG242 czy Scania 113ALB.

W połowie lat 90. władze miasta, chcąc przypodobać się mieszkańcom osiedla, podjęły decyzję o wyprawieniu autobusów MPK. Miejska firma nie otrzymała żadnej innej propozycji i zmuszona została do rozlokowania autobusów do pozostałych trzech zajezdni, a miasto do ponoszenia dużych kosztów dojazdu autobusów do obsługi linii w Nowej Hucie. Prowizoryczna, działająca 31 lat zajezdźnia została zamknięta.

Kilka lat temu udaną próbę zagospodarowania obiektów hangaru lotniczego i zajezdni autobusowej podjęto Muzeum Inżynierii Miejskiej. Dzięki usilnym staraniom udało się uzyskać stosowne środki na wykonanie remontu dachu i zabezpieczenia budynku.

W ostatnim czasie podobne środki wykorzystane zostały na uporządkowanie terenu i odtworzenie dawnych bram hangaru wraz z mechanizmem ich otwierania.

9 września br. częściowo wyremontowaną halę udostępniono mieszkańcom. We wnętrzu wyeksponowane zostały zgromadzone przez Muzeum Inżynierii Miejskiej samochody i inne pojazdy kołowe. Na inauguracyjnym spotkaniu nie zabrakło również autobusów naszego Przedsiębiorstwa, które stacjonowały w tym miejscu przez ponad trzy dekady.

Jacek Kołodziej

4ND PRZYWRÓCONY DO RUCHU



Wagon 4ND na ulicach Krakowa

Krakowskie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne bezapelacyjnie jest posiadaczem największej kolekcji historycznych pojazdów komunikacji miejskiej. Od lat staramy się zachować oraz odtworzyć dawne tramwaje i autobusy, które niegdyś poruszały się po krakowskich ulicach. Nie ograniczamy się jednak wyłącznie do niebieskich tramwajów, o czym świadczą pojazdy niegdyś jeżdżące po ulicach innych miast. W zakładzie remontowym odbudowywane są pojazdy wykonywane na zlecenie polskich oraz zagranicznych przewoźników.

Miłą niespodzianką ostatniego dnia kursowania już 16-tej Krakowskiej Linii Muzealnej było skierowanie do ruchu na linii O wyremontowanej przyczepy typu 4ND. Tramwaj został wyprodukowany w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych w 1960 roku, a do ruchu został wprowadzony w maju tego samego roku i służył nieprzerwanie do czerwca 1983 roku. Po wycofaniu z ruchu liniowego z pasażerami, został przebudowany i był wykorzystywany jako wagon techniczny. Po kilku latach pracy zlikwidowano nadwozie a wózek (podwozie) tramwaju zostało zachowane. Początkowo miało być wykorzystane do innych celów, ale w 1995 roku trafiło do utworzonej przy MPK Składnicy Taboru Zabytkowego (na bazie jej zbiorów utworzono Muzeum Inżynierii Miejskiej). Po ponad dwudziestu latach przystąpiono do odbudowy jedynego zachowanego wagonu 4ND. Remont podwozia nie przysporzył w zasadzie żadnych problemów, ale odbudowa nadwozia wymagała dużego zaangażowania. W tym celu wykorzystano nadwozie pługą zbudowanego ze zmodernizowanej przez fabrykę wersji. Wagon, pozbawiony wielu elementów wykorzystanych

wcześniej do uruchomienia podobnych pojazdów, był dobrą bazą. Do wnętrza nadwozia w trakcie renowacji wbudowano wszelkie elementy zgromadzone przez lata, a pochodzące z tego typu tramwaju. Po wyczyszczeniu i regeneracji noszą ślady wieloletniej eksploatacji, ale w pełni sprawne znów służą pasażerom.

Wagony 4ND były zmodernizowaną wersją wagonów typu N produkowaną od 1956 roku. Na podstawie zgłaszanych uwag w stosunku do polskiego pierwowzoru produkowanego od 1948 roku, zmieniono przede wszystkim drzwi wejściowe. Zamiast dużych i ciężkich pojedynczych drzwi zastosowano podwójne i rozsuwane na oba boki. Dzięki temu zabiegowi zwiększono przestrzeń pasażerską i zamontowano dodatkowe cztery drewniane fotele. Dużą istotną zmianę wprowadzono pod wagonem. Pojazd zyskał nowe zawieszenie zamiast resorów piórowych zastosowano zawieszenie na elementach gumowych (z czasem zamienione w Krakowie na sprężyny spiralne), a nowy układ hamulcowy otrzymał tarcze hamulcowe z zaciskami zamiast klocków dociskanych do obręczy koła tocznego. Zmodernizowane wagony wymagały większego zaangażowania obsługi w ich utrzymaniu, co powodowało, że znacznie szybciej wycofywano je ze służby niż starsze wagony serii N.

Oddany do ruchu wagon 573 jest jednym z niewielu zachowanych wagonów w wersji fabrycznie zmodernizowanej. Przez najbliższe miesiące wagon 4ND-573 będzie można zobaczyć na stałej wystawie w dawnej zajezdni tramwajowej na ul. św. Wawrzyńca w Muzeum Inżynierii Miejskiej, a od wiosny ponownie na ulicach Krakowa.

Jacek Kołodziej

UPRAWNIENIA KARTY KRAKOWSKIEJ POSIADA JUŻ PONAD 100 TYS. MIESZKAŃCÓW KRAKOWA

Zespół Back Office w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie już od 2 lipca br. zajmuje się rozpatrywaniem wniosków o Kartę Krakowską. Tam również odbywa się drukowanie plastikowych nośników KK, nadawanie uprawnień na innych nośnikach (np. KKM), kontakt z mieszkańcami Krakowa poprzez dedykowaną Infolinię (8 osób) oraz rozpatrywanie reklamacji. W okresie lipiec-sierpień dziennie weryfikowanych było około 2 000 wniosków papierowych i elektronicznych.

Do dnia 12 października 2018 roku uprawnienia wynikające z Karty Krakowskiej uzyskało około 135 tysięcy mieszkańców Krakowa oraz osób, które płacą w naszym mieście podatki. Zdecydowana większość uprawnień została przyznana osobom zameldowanym w Krakowie na pobyt stały.

Przypominamy, że cały czas można składać wnioski o wydanie Karty Krakowskiej, uprawniającej m.in. do zakupu biletu okresowego w cenie niższej o 20 proc. Można to zrobić drogą elektroniczną (do czego zachęcamy) oraz w formie papierowej. Osoby, które wybrały mobilną wersję Karty Krakowskiej mogą dokonać zakupu biletu za pośrednictwem strony internetowej. W tym celu należy zalogować

się do swojego konta z dowolnego komputera z dostępem do Internetu i dokonać zakupu wybranego biletu. W celu okazania zakupionego biletu do kontroli należy zalogować

się na swoje konto na urządzeniu mobilnym, powiązać zakupiony bilet z tym urządzeniem i wygenerować kod sprawdzający.

Od 8 października papierowe wnioski o wydanie Karty Krakowskiej można składać w 9-ciu miejskich Punktach Przyjmowania Wniosków (PPW) oraz 6-ciu Punktach Sprzedaży Biletów (PSB) MPK S.A. (dokładne adresy punktów obsługi dostępne są na



Karta Krakowska jest wydawana od 1 sierpnia 2018 roku

stronie internetowej: <https://www.kk.krakow.pl>).

Każdy złożony wniosek jest weryfikowany, co zgodnie z regulaminem może trwać do 30 dni.

Wnioskujący może wskazać sposób dostarczenia karty – osobiście w jednym z PPW/PSB lub za pośrednictwem kuriera UMK. Urzędowi kurierzy od momentu odebrania przesyłki z wydrukowanymi kartami, podejmują próbę trzykrotnego jej doręczenia – dzień po dniu. Zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców za każdym razem, kiedy kurier nie zastanie nikogo pod wskazanym adresem, zostawia awizo. Znajduje się tam informacja kiedy została podjęta próba pozostawienia przesyłki i kiedy kurier pojawi się po raz kolejny. Po trzeciej, nieudanej próbie doręczenia przesyłki, trafia ona do Punktu Sprzedaży Biletów przy ul. Podwale 3/5. Dodatkowo informacje o tym, czy karta już tam jest, można uzyskać pod numerem Infolinii: 12 254 14 00 od poniedziałku do piątku, w godz. od 8.00 do 20.00. Przypominamy, że urzędowi kurierzy pracują od poniedziałku do piątku w godzinach od 15:30-20.00 oraz w soboty od 8.00-20.00.

Warto podkreślić, że wprowadzony w Krakowie Program Karty Krakowskiej wzbudził już zainteresowanie innych polskich miast. Władze Płocka, gdzie również planowane jest wprowadzenie podobnego programu, wyraziły chęć skorzystania z krakowskich doświadczeń.

KARTA KRAKOWSKA W LICZBACH:

W okresie od 1 lipca do 30 września 2018 roku zostało złożonych 109 232 wniosków o nadanie uprawnień (w tym również uprawnienia dla dzieci), uprawnienia uzyskało łącznie 128 095 beneficjentów Programu (część z nich posiada uprawnienia na więcej niż jednym nośniku). Nadano 135 975 uprawnień na wszystkich nośnikach, w tym: 25 384 na nośnikach mobilnych oraz 110 069 na nośnikach plastikowych. Wydano łącznie 62 773 plastikowych Kart Krakowskich.

Beata Balicka

RUSZYŁA PRZEBUDOWA ULIC KRÓLEWSKIEJ, PODCHORAŻYCH I BRONOWICKIEJ



Podczas remontu do Bronowic kursują autobusy na liniach zastępczych

Przez najbliższy rok prowadzone będą prace związane z przebudową ciągu drogowo-torowego na ulicach: Królewskiej, Podchorążych i Bronowickiej, wraz z pętlą w Bronowicach. Dodatkowo zmodernizowana zostanie tarcza skrzyżowania al. Mickiewicza, al. Słowackiego, ul. Karmelickiej i ul. Królewskiej. Miasto dokłada wszelkich starań, aby uciążliwości związane z inwestycją były jak najmniej odczuwalne dla mieszkańców.

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Krakowa przejazdy liniami 704, 713 oraz 74 są bezpłatne.

KOMUNIKACJA ZASTĘPCZA:

Wzdłuż ulicy Królewskiej kursują dwie zastępcze linie autobusowe: nr 704 na trasie od Teatru Bagatela do Bronowic Małych i nr 713 od Teatru Bagatela do Bronowic Starych (ul. Piastowskiej). Autobusy linii nr 704 kursują co trzy minuty, a linii 713 w godzinach szczytu co sześć minut, czyli podjeżdżają na przystanki nawet co dwie minuty. Dodatkowo między osiedlem Widok (Bronowice Małe) a pętlą przy ul. Lucjana Rydla (Bronowice) od 1 października kursuje zastępcza linia tramwajowa nr 74.

Na modernizację torowiska do Bronowic miasto przeznaczyło prawie 77 mln zł. Inwestycja będzie realizowana w ramach projektu „Modernizacja torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, współfinansowanego ze środków UE w ramach działania 6.1 – Rozwoju publicznego transportu zbiorowego w miastach, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020. W jej ramach pojawi się nowy układ drogowy i torowy na odcinku od skrzyżowania Alej Trzech Wieszców z ulicą Królewską. Zostaną wykonane: odwodnienie, oświetlenie, sieć wodociągowa i kanalizacyjna. Zamontowane będą tablice informacji pasażerskiej, wiaty oraz automaty do zakupu biletów. Jezdnia zyska nową nawierzchnię, piesi – nowe chodniki, a rowerzyści – drogę dla rowerów.

Modernizację krakowskich torowisk, a także budowa nowych linii mają na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, poprawę płynności ruchu oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne poprzez redukcję hałasu i zanieczyszczeń powietrza.

Biuro Prasowe UMK

NIESPODZIEWANE ROZSTRZYGNIĘCIA W V TURNIEJU O PUCHAR PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

W sobotę, 22 września 2018 r. już po raz piąty na boisku DTS Tramwaj spotkali się pracownicy miejskich spółek, aby rywalizować o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa. Dziesięć zespołów drogą losowania podzielonych zostało na dwie grupy. W grupie A spotkali się: Straż Pożarna, MPEC,

MPK Motorniczowie, ZUE S.A., MPWiK, a w grupie B walczyli: MPK Kierowcy, MPO, Policja, Straż Miejska oraz MPK Mechanicy. Walka na boiskach była bardzo zacięta, a wyniki niespodziewane. Drużyny, które w poprzednich latach odgrywały czołowe role teraz przegrywały bądź remisowały swoje mecze, jedynym wyjątkiem była Policja, która wygrała wszystkie mecze w grupie i pewnie awansowała do półfinału. Drugim półfinalistą z grupy B została drużyna MPO zostawiając w pobitym polu zarówno Mechaników jak i Kierowców z MPK. Niespodzianką w tej grupie była ostatnia lokata Straży Miejskiej, która notowała już występy w półfinałach turnieju.

Wyniki w grupie A zaskoczyły wszystkich. Regularnie w poprzednich turniejach występujące w półfinałach drużyny MPWiK oraz Motorniczowie MPK zajęły odpowiednio 3. i 5. miejsce w grupie. MPWiK do końca walczyło o awans, ale jak się okazało kluczowa była porażka w pierwszym meczu z MPEC. Motorniczowie rozpoczęli turniej fantastycznie dominując na boisku w meczu ze Strażą Pożarną. Prowadzili już 2:0, ale zmarnowali

kolejne szanse na gola i przegrali 2:3. W kolejnym meczu znowu prowadzili 1:0 i zmarnowali szanse na podwyższenie wyniku. Tym razem skończyło się remisem, ale mecze te odebrały drużynie wiarę w osiągnięcie dobrego wyniku w turnieju. Dwie porażki, ostatnie miejsce w grupie i najgorszy występ w historii stał się faktem. Niespodziewanym zwycięzcą grupy A została drużyna ZUE S.A., a drugim półfinalistą był MPEC pokonując w decydującym meczu Straż Pożarną. Mecze półfinałowe

wygrały MPO i Policja, co sprawiło, że w finale zagrały drużyny, które rozpoczynały rozgrywki w grupie B. Widać było trudy turnieju w poczynaniach obu zespołów, ostrożna gra... zanosilo się na konkurs rzutów karnych. Ostatnia akcja meczu skończyła się bramką dla MPO i trzeci raz z rzędu Policja przegrała finał!

Równoległe do Turnieju dorosłych na boisku ze sztuczną nawierzchnią rywalizowały drużyny żaków. Dwie drużyny DTS Tramwaj, Salos i Nadwiślan

przy ogromnym dopingiu rodziców walczyły o Puchar Prezydenta. Zwyciężył Nadwiślan przed Salosem, a nagrody dla wszystkich żaków wręczał Prezydent Miasta Krakowa Jacek Majchrowski. Królem strzelców w rywalizacji żaków został Tomasz Warchau z Salosu, zdobywca 6 bramek.



Puchar dla zwycięskiej drużyny MPO wręczył Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski

Janusz Więckowski



O zwycięstwo walczyli mali zawodnicy TS Tramwaj



W turnieju młodzików zwyciężył zespół Nadwiślan

Grupa A

ZUE – Straż P	4 - 0
MPW i K – MPEC	0 - 1
Straż P – MPK Motorniczowie	3 - 2
ZUE – MPW i K	0 - 4
MPEC – MPK Motorniczowie	1 - 1
Straż P – MPW i K	0 - 0
ZUE – MPEC	2 - 0
MPW i K – MPK Motorniczowie	3 - 1
Straż P – MPEC	1 - 2
ZUE – MPK Motorniczowie	2 - 0

Tabela:

1. ZUE	4	9	8 - 4
2. MPEC	4	7	4 - 4
3. MPW i K	4	7	7 - 2
4. Straż Pożarna	4	4	4 - 5
5. MPK Motorniczowie	4	1	4 - 9

Półfinały

ZUE – MPO 0 - 2
Policja – MPEC 5 - 0

Mecz o 5 miejsce

MPW i K – MPK Kierowcy 4 - 0

Mecz o 3 miejsce

ZUE – MPEC 0 - 3

Finał

Policja – MPO 0 - 1

Król Strzelców:

Maciej Buch – Policja – 9 bramek

Grupa B

Policja – MPO	2 - 1
Mechanicy – Straż M	0 - 0
MPO – MPK Kierowcy	2 - 1
Policja – MPK Mechanicy	1 - 0
Straż M – MPK Kierowcy	0 - 1
MPO – MPK Mechanicy	2 - 0
Policja – Straż M	5 - 0
Mechanicy – MPK Kierowcy	1 - 1
MPO – Straż M	2 - 2
Policja – MPK Kierowcy	5 - 0

Tabela:

1. Policja	4	12	13 - 1
2. MPO	4	7	7 - 5
3. MPK Kierowcy	4	4	3 - 8
4. MPK Mechanicy	4	2	1 - 4
5. Straż Miejska	4	2	2 - 8

Klasyfikacja końcowa:

1. MPO
2. Policja
3. MPEC
4. ZUE
5. MPW i K
6. MPK Kierowcy
7. Straż Pożarna
8. MPK Mechanicy
9. Straż Miejska
10. MPK Motorniczowie



3.07.2018, godz. 22:05-23:54

Al. Pokoju przy Centralnej, kierunek Rondo Czyżyńskie – bardzo poważne wykolejenie. Wykoleiły się dwa pierwsze człony wagonu 2014N. Utrudnienia przy likwidacji zdarzenia, naprawie sieci trakcyjnej i torowiska trwały do godzin porannych.

5.07.2018, godz. 09:26-10:18

Al. Jana Pawła II, kierunek Rondo Mogiłskie – potrącenie rowerzystki przez tramwaj linii 52. Rowerzystka wjechała na czerwonym świetle.

12.07.2018, godz. 15:03

Skrzyżowanie Babińskiego – Bunscha – zerwana naczepa TIR-a. Zdarzenie spowodowało bardzo duże utrudnienia.

17.07.2018, godz. 15:32-16:08

Wolica – utrudnienia spowodowane usuwaniem skutków kolizji samochodu ciężarowego (TIR wypadł z drogi).

17.07.2018, godz. 21:23-22:35

Ul. Klimeckiego, kierunek Rondo Grzegórzeckie – zdarzenie spowodowane wjazdem pojazdu na torowisko – zablokowany przejazd dla tramwajów.

29.07.2018, godz. 13:10

Po silnych opadach deszczu została zalana ul. Półtanki – brak przejazdu.

24.08.2018, godz. 06:20-08:33

Wolica Most – samochód ciężarowy utknął w rowie. Policja informuje o zamknięciu drogi na około dwie godziny.

24.08.2018, godz. 17:35-18:17

Ul. Baczyńskiego – przewrócone drzewo zablokowało ruch. Autobusy kierowane objazdem.

28.08.2018, godz. 11:25

Motorniczy z linii nr 20 zgłosił, że przyszła do niego kobieta, która zgłosiła zaginięcie wnuczki (11 lat). Pani wysiadła na ul. Piłsudskiego, a dziecko pojechało dalej. Po zakończeniu rozmowy, dyspozytor podał komunikat o zaginionym dziecku. O godzinie 11:31 motorniczy z tramwaju nr 20 zgłosił, że dziewczynka znajduje się u niego w kabinie. Powiadomiono Policję, która poleciła aby motorniczy oczekiwał na pętli Cichy Kącik. W międzyczasie, przed dojazdem Policji, pojawiła się babcia dziecka i zabrała wnuczkę.

25.09.2018, godz. 11:43

Przystanek Słomiana, kierunek Centrum Kongresowe – przechodząca przez torowisko starsza kobieta (75 lat) przewróciła się i doznała urazu twarzy – rozbity nos i pęknięta warga. Motornicza linii 52, widząc całe zdarzenie udzieliła poszkodowanej pomocy.

27.09.2018, godz. 06:30

Motornicza z linii nr 9 zgłosiła, że podczas kontroli automatu biletowego na pętli Mistrzejowice (związanej z interwencją pasażera) została okradziona. Z kabiny zniknęła torebka z zawartością: tj. dokumenty, bilety oraz telefon.

Piotr Piszczek



Autosan H6-20 *Seria: Krakowskie autobusy*

W 1994 roku wszedł do produkcji autobus Autosan H6-20. Pierwsze egzemplarze dobrze ocenione przez odbiorców spowodowały zainteresowanie krakowskiego przewoźnika oferowanym pojazdem.

W 1996 roku zakupiono dla Krakowa 15 egzemplarzy, które przydzielono do zajezdni Wola Duchacka. Wysokopodłogowy pojazd zabierał 32 pasażerów, w tym 16 na miejscach siedzących. Do napędu wykorzystano silnik Perkins Phaser umieszczony z przodu, obok kierowcy. Kabina nie była zabudowana, a od przestrzeni pasażerskiej oddzielała ją jedynie poręcz i niewielki stopień nad skrzynią i silnikiem oraz wymagana przepisami prawa zasłona za stanowiskiem kierowcy.

Autobus wyposażony był w jedne dwupłatowe drzwi umieszczone pomiędzy osiami. Na wniosek MPK w Krakowie producent zmienił nadwozie pojazdu odpowiednio je wydłużając i montując za drugą oś drugie pojedyncze drzwi dla pasażerów. Dostawa 7 sztuk takich autobusów nastąpiła w 1998 roku. Kierowca posiadał swoje drzwi umieszczone wysoko nad nadkolem po lewej stronie auta.

Autosan H6-20 zgodnie z przewidywaniami był bardzo ekonomicznym pojazdem, choć komfort podróży nim był daleki od ideału. Trwałość autobusu pozostawiała wiele do życzenia, co miało istotny wpływ na okres eksploatacji tego typu pojazdów.

Pierwszy autobus Autosan H6-20 został skreślony z inwentarza w 2003 roku, w maju 2008 roku skreślono z inwentarza ostatnie pojazdy z pojedynczymi drzwiami.

Dla celów krakowskiej kolekcji pozostawiono egzemplarz oznaczony numerem BA108 (ex. 10108).



Dane techniczne:

Producent: Autosan S.A. Sanok

Lata budowy: 1996

Silnik: Perkins Phaser 90 (106KM)

Skrzynia biegów: mechaniczna

Długość: 6.205 mm

Szerokość: 2.280 mm

Wysokość: 2.790 mm

Masa: 4.400 kg

Miejsc siedzących: 16+1

Miejsc stojących: 16



Mercedes Citaro C3S3 *Seria: Krakowskie autobusy*

14 września 2018 roku na dawnym lotnisku Kraków Czyżyny miała miejsce oficjalna prezentacja nowych autobusów marki Mercedes.

Autobusy Mercedes Citaro C3S3 w wersji krótkiej 12m zostały dostarczone do Krakowa w lipcu i sierpniu 2018 roku. Dostarczono ich 86 sztuk z czego 30 sztuk stacjonujących w Zajezdni Płaszów to pojazdy hybrydowe.

Są wyposażone w silnik, który spełnia normę czystości Eoro 6 oraz w automatyczną skrzynię biegów ZF 6 AP602 Ecolife - 6 biegową.

Są one również wyposażone w klimatyzację, monitoring, zapowiadanie (wewnętrzne i zewnętrzne) oraz wyświetlanie przystanków na monitorze LCD. Stacjonują na terenie wszystkich trzech zajezdni i stacji obsługi autobusów w MPK Kraków.



Dane techniczne:

Producent: Mercedes Benz

Lata budowy: 2018

Silnik: Mercedes-Benz OM-936 LA (300KM)

Skrzynia biegów: ZF 6 AP602 Ecolife

Długość: 12.140 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.300 mm

Masa: 11.160 kg

Miejsc siedzących: 29+1

Miejsc stojących: 65



Autosan H6-20 *Seria: Krakowskie autobusy*



Mercedes Citaro C3S3 *Seria: Krakowskie autobusy*

