

PRZEWÓZNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (85) 2022
październik – grudzień



W numerze:

Rozmowa z prezesem zarządu
MPK S.A. w Krakowie

Autobusy zasilane wodorem
w Krakowie

W tym numerze wkładka – unijne
środki na rozwój krakowskiej
komunikacji miejskiej

XXXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej połączony z Jubileuszem Komunikacji Miejskiej w Krakowie

147 lat komunikacji miejskiej i 95 lat komunikacji autobusowej w Krakowie



Patronat Honorowy



Kraków

Główni Sponsorzy

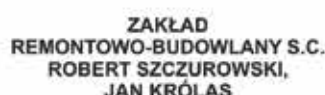
budimex



Złoci Sponsorzy



Srebrni Sponsorzy



V O L V O

ANRO



KZN Rail Sp. z o.o.

Kierunek krakowskiej komunikacji to ekologia

Ten numer „Przewoźnika Krakowskiego” ukazuje się tuż po wakacjach. W dużej części poświęcamy go na opis inwestycji prowadzonych przez miasto Kraków, których celem jest zwiększenie liczby zeroemisyjnych autobusów.

O wakacjach wspominam nie bez powodu, ponieważ wszyscy musieliśmy sobie wtedy radzić z ekstremalnie wysokimi temperaturami. Skutki zmian klimatu dotyczą nas wszystkich i nie można przejść obok tego problemu obojętnie. Kraków zdaje sobie sprawę jakie zagrożenie niesie dla miasta wysoka temperatura czy gwałtowne deszcze i stara się do tych zjawisk przygotować. Jednym z działań, które są dla Krakowa bardzo ważne to zakup przyjaznego dla środowiska taboru. MPK S.A. od wielu lat inwestuje w zeroemisyjne autobusy. Piszemy w tym numerze o zakupach autobusów zasilanych energią elektryczną. W przyszłym roku będzie ich w Krakowie już ponad 120, a to oznacza, że niemal co piąty krakowski autobus będzie elektryczny.

A to nie wszystko. Kraków już w czerwcu zaczął eksploatować autobus zasilany wodorem. Nie

ukrywamy, że chcemy mieć w Krakowie autobusy wykorzystujące ten rodzaj paliwa, przez wielu określanego jako paliwo przyszłości. W planach jest zakup nawet do 150 pojazdów wodorowych. Z tym jest związana przebudowa zajezdni w Płaszowie i przystosowanie jej do obsługi tak dużej liczby autobusów zasilanych wodorem.

Jeżeli te plany zostaną zrealizowane to niemal co drugi krakowski autobus nie będzie wytwarzał żadnych zanieczyszczeń, a wszystkie pozostałe będą spełniać najwyższą europejską normę Euro 6.

Myśląc o przyszłości nie zapominamy o naszej przeszłości. W tym roku krakowska komunikacja miejska świętuje swoje 147. urodziny. W „Przewoźniku Krakowskim” przypominamy najważniejsze wydarzenia z naszej historii. Piszemy także o naszej kolekcji historycznych pojazdów, do której w tym roku dołączył kolejny wagon. Liczba mieszkańców i turystów zainteresowanych przejazdem Krakowską Linią Muzealną potwierdza, że warto tę pamięć o historii pielęgnować.

Życzę Państwu przyjemnej lektury.

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny

„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

Marek Gancarczyk
Kraków z wodorowymi autobusami na regularnej linii..... 5

Danuta Walas
150 autobusów zasilanych wodorem i modernizacja zajezdni w Płaszowie – to plany MPK na najbliższe lata 7

Magdalena Drobnia-Salitra
Czy w niedalekiej przyszłości przewożą nas autobusy autonomiczne?..... 9

Marek Gancarczyk
W 2023 roku w Krakowie pasażerów będzie wozić ponad 120 autobusów elektrycznych11

Danuta Walas
Nowe miejsca do ładowania autobusów elektrycznych w Krakowie..... 12

Marek Gancarczyk
Rozpoczęły się dostawy 60 nowych tramwajów do Krakowa13

Marek Gancarczyk
Dbamy nie tylko o komfort pasażerów, ale w równym stopniu o naszych pracowników..... 14

Dominika Wójtowicz
Miliard ze środków unijnych na krakowski transport 18

Marcin Żabicki – IGKM
Zjazdy komunikacji miejskiej trwałym ogniwem integracji środowiska 19

Marcin Żabicki – IGKM
O XX Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej z 1984 roku..... 26

Jacek Kołodziej
Historia zapisana w pojazdach.....31

Jacek Kołodziej
Od konnego omnibusu do autobusu zasilanego wodorem – jak zmieniała się komunikacja miejska w Krakowie..... 34

Marek Gancarczyk
Pracownicy MPK mają swoją własną ligę piłkarską..... 37

Sebastian Kowal
Autobusy do Ojcowa kursują z przyczepami rowerowymi..... 38

Edyta Ćwiklik
MPK dziękuje strażnikom miejskim za skuteczną interwencję 39

Marek Gancarczyk
Krakowski autobus przewozi mieszkańców miasta Chmielnicki 40

Małgorzata Rzychniak
Edukacja najmłodszych pasażerów czyli od przedszkola do... MPK..... 41

Piotr Kula
Kalendarium 43

Aleksandra Wawak
Jak poruszać się po Krakowie? Poradnik dla studentów 44

Marek Gancarczyk
MPK wspiera dziecięce talenty..... 45

Jerzy Maszewski
Fotozabawa 46

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Beata Ćwiek, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierza, Leszek Uchański.

Fotografia na okładce:

Autobus zasilany wodorem na linii nr 128

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental.

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

MAREK GANCARCZYK

Kraków z wodorowymi autobusami na regularnej linii



Mieszkańcy Krakowa już od 24 czerwca podróżują autobusem zasilanym wodorem. Pojazd kursuje na linii nr 128 (Zajezdnia Płaszów – Prądnik Czerwony).

Stało się to możliwe dzięki umowie na dostawę paliwa wodorowego, którą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podpisało z ORLEN Południe, spółką z Grupy ORLEN.

Do tankowania wodoru w MPK Kraków służy mobilna stacja ORLEN Południe. Paliwo wodorowe produkowane jest w hubie wodorowym w trzebińskiej biorafinerii tej spółki, o wydajności ok. 50 kg wodoru jakości automotive na godzinę.

— *Kraków jest miastem, które skutecznie wykorzystuje najnowsze rozwiązania z zakresu ekologii. Wystarczy przypomnieć, że to właśnie w Krakowie już ponad osiem lat temu ruszyła pierwsza*

w Polsce regularna linia obsługiwana autobusami elektrycznymi. W 2022 roku została uruchomiona nowoczesna hala w Nowej Hucie, na dachu której zostały zamontowane panele fotowoltaiczne. Teraz mieszkańcy i turyści przyjeżdżający do naszego miasta mogą podróżować zeroemisyjnym autobusem zasilanym wodorem. To nasze kolejne działanie, które potwierdza, że Kraków dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej — powiedział Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa podczas oficjalnego rozpoczęcia kursów autobusu zasilanego wodorem.

Stacja tankowania jest zlokalizowana na terenie zajezdni autobusowej w Płaszowie. Jest ona w stanie zaopatrywać autobusy w paliwo wodorowe o ciśnieniu 350 bar, dostarczane na bieżąco z biorafinerii w Trzebini. Dostawy odbywają się za



Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski podczas rozpoczęcia eksploatacji na linii regularnej pierwszego autobusu zasilanego wodorem

pomocą „bateriowozu”, w którym jest zmagazynowane 400 kg paliwa.

— Konsekwentnie realizujemy zadania, które zapewnią Polakom bezpieczeństwo energetyczne, a koncernowi stabilny, długofalowy rozwój i silną pozycję w Europie. Wzmacniamy kompetencje w obszarze paliw alternatywnych, w tym wodoru, który będzie odgrywał coraz większą rolę w rozwoju motoryzacji i jest uważany za jeden z kluczowych elementów transformacji energetycznej. Planowane inwestycje wodorowe w horyzoncie strategii do 2030 roku uplasują nas jako lidera i partnera pierwszego wyboru w budowaniu gospodarki wodorowej w Europie Środkowo-Wschodniej. Szczególnie duży potencjał dla tego paliwa widzimy w transporcie publicznym. Pierwszą mobilną stację uruchomiliśmy w Krakowie, a nasze plany zakładają budowę kolejnych nie tylko w Polsce, ale także za granicą — mówi Daniel Obajtek, Prezes Zarządu PKN ORLEN.

Po krakowskich ulicach kursuje zeroemisyjny autobus miejski Solaris Urbino 12 hydrogen. Autobus jest wyposażony w ogniwo wodorowe o mocy 70 kW i pięć zbiorników wodoru o łącznej pojemności ponad 35 kg. Pojazd może przejechać na jednym pełnym zatankowaniu do 350 km. Jest to pojazd całkowicie bezemisyjny, a jedynymi „emisjami” w procesie użytkowania tego autobusu jest para wodna.

— Wodór i technologia wodorowa, to jeden z kluczowych elementów transformacji w kierunku bezemisyjnego i zrównoważonego transportu publicznego. Eksploatowany w Krakowie Solaris Urbino hydrogen, swoją premierę miał w 2019 roku. Dzisiaj tego typu autobusy jeżdżą już w kilkunastu miastach w Europie. Mamy nadzieję, że kursy autobusu wodorowego na linii regularnej przyczynią się do dalszej popularyzacji technologii wodorowej wśród polskich przewoźników transportu publicznego — podkreślał Javier Calleja, prezes zarządu Solaris Bus & Coach.

Krakowski przewoźnik w najbliższych latach planuje zakup nawet do 150 autobusów zasilanych wodorem z wykorzystaniem środków unijnych oraz związaną z tym przebudowę Stacji Obsługi Autobusów w Płaszowie.

— Rozpoczęcie eksploatacji na linii regularnej w Krakowie pierwszego autobusu zasilanego wodorem to pierwszy krok do zakupu oraz eksploatacji pojazdów z takim napędem w przyszłości. W tym celu współpracujemy nie tylko z PKN Orlen, ale także z Politechniką Krakowską i Krakowskim Holdingiem Komunalnym. Dążymy do tego, aby udział pojazdów zeroemisyjnych był w naszej flocie coraz większy. W tym roku na krakowskich ulicach pojawią się autobusy zasilane wodorem także innych producentów — informował Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. ■

DANUTA WALAS

150 autobusów zasilanych wodorem i modernizacja zajezdni w Płaszowie – to plany MPK na najbliższe lata



Obecny widok Stacji Obsługi Autobusów Płaszów

W 2021 roku zapadła decyzja o sprawdzeniu możliwości dostosowania Stacji Autobusów Płaszów do obsługi autobusów wodorowych. Zlecono koncepcję przebudowy stacji z uwzględnieniem przepisów dotyczących wodoru. W założeniach postawiono warunek parkowania co najmniej tej samej ilości autobusów jak dotychczas. W wyniku prac prowadzonych przez MPK S.A. w Krakowie i Biura Projektów powstała koncepcja przebudowy zajezdni w Płaszowie.

Koncepcja przewiduje pozostawienie pasa szerokości ok. 45 m, dla lokalizacji stacji tankowania wodorem autobusów MPK. Z uwagi na swoje usytuowanie stacja tankowania może również prowadzić działalność komercyjną tj. tankowanie samochodów. Stacja tankowania nie została objęta

koncepcją, a jedynie ustaleniem wielkości przestrzeni potrzebnej do wybudowania stacji tankowania dla autobusów.

Z uwagi na konieczność zachowania ciągłości pracy istniejącej stacji obsługi autobusów zaproponowano w koncepcji wybudowanie na istniejącym parkingu po stronie wschodniej działki budynku warsztatowo-magazynowego wraz z częścią biurową i zapleczem socjalnym. Budynek będzie składał się z trzech brył: warsztatowej w części środkowej parterowej, natomiast w części północnej z dwukondygnacyjnej oraz trzykondygnacyjnej części biurowo-socjalnej.

Cześć warsztatowa na parterze będzie obejmować stanowiska napraw autobusów, myjnie, stanowiska przeglądowe, lakiernię i magazyny. Dodatkowo na parterze znajdzie się również



Tak ma wyglądać Stacja Obsługi Autobusów w Płaszowie po przebudowie i dostosowaniu jej do obsługi autobusów zasilanych wodorem

część socjalno-sanitarna dla pracowników zaplecza. W części biurowej usytuowana będzie dyspozytornia oraz pomieszczenia dla kierowców wraz z zapleczem socjalno-sanitarnym dla prowadzących pojazdy i pracowników biurowych.

Na drugiej kondygnacji, w części warsztatowej przewidziano warsztat naprawy autobusów krótkich z wjazdem z poziomu +1 parkingu oraz pomieszczenia biurowe.

Na trzeciej kondygnacji przewidziano zaplecze, umywalnię, szatnię oraz pomieszczenia sanitarne. Budynek będzie wyposażony we wszystkie instalacje, a na jego dachu przewidziano panele fotowoltaiczne. Dodatkowo w trakcie inwestycji zostanie przebudowana napowietrzna linia SN z zamianą na linie kablową. Jedynym budynkiem,

który pozostanie w tym rejonie będzie budynek stacji paliw wraz z polem tankowania.

Po wybudowaniu nowej hali następnym etapem będzie wyburzenie istniejących budynków warsztatowo-magazynowych po stronie zachodniej i wybudowanie trzykondygnacyjnego parkingu dla ok. 240 autobusów krótkich i długich oraz dla samochodów technicznych i osobowych. Koncepcja przewiduje wybudowanie wjazdów i wyjazdów z terenu Stacji Obsługi.

W celu rozpoczęcia realizacji tak dużego przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie wielobranżowego projektu budowlano-wykonawczego oraz uzyskanie wymaganych prawem uzgodnień i decyzji a także pozyskanie środków ze źródeł zewnętrznych na to zadanie. ■

MAGDALENA DROBNIAK-SALITRA

Czy w niedalekiej przyszłości przewiozą nas autobusy autonomiczne?



W drugiej połowie ubiegłego roku, w odpowiedzi na zainteresowanie władz Krakowa zainspirowane działaniami innych miast europejskich, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego, Urzędem Miasta Krakowa, Zarządem Dróg Miasta Krakowa, jak również policją i strażą miejską, a ostatnio także Politechniką Krakowską, rozpoczęło realizację projektu, którego celem jest przeprowadzenie pilotażowych przejazdów pojazdu autonomicznego na trasie specjalnej w Krakowie, w rzeczywistych wa-

runkach komunikacyjnych z udziałem innych uczestników ruchu drogowego. Celem przedsięwzięcia jest zbadanie wpływu obecności autonomicznego pojazdu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jakość i wydajność świadczonej usługi przewozowej, a także sposób postrzegania tego rozwiązania przez pasażerów komunikacji miejskiej.

Dotychczasowe działania przeprowadzone w ramach projektu skoncentrowane były na trzech istotnych aspektach wdrożenia, tj.:

- analizie uwarunkowań prawnych i przyjęciu ścieżki postępowania umożliwiającej porusza-

- nie się tego typu pojazdu po drodze publicznej i pozwalającej na przewóz osób,
- rozpoznaniu rynku dostawców pojazdów autonomicznych i wymagań techniczno – organizacyjnych,
- wyborze odpowiedniej trasy, optymalnej z punktu widzenia uwarunkowań technicznych oraz atrakcyjności przejazdów i utrzymania zainteresowania społecznego.

Wykonana analiza prawna, konsultacje z przedstawicielami właściwych jednostek miejskich i policji, jak również wiedza pozyskana z Urzędu Miejskiego w Gdańsku, który dwukrotnie przeprowadził krótką prezentację pojazdu autonomicznego poruszającego się po terenie zamkniętym, doprowadziły do podjęcia ustaleń, że z uwagi na uwarunkowania techniczne i względy bezpieczeństwa, wstępnie wybrany pojazd firmy Easy Mile, typu EZ10 Gen3 wyposażony w system jazdy autonomicznej, ma w zasadzie cechy pojazdu wolnobieżnego i tak też należałoby go traktować.

W wyniku przeprowadzonego rozpoznania ustalono, że na rynku europejskim działa kilku wiodących dostawców/producentów pojazdów autonomicznych, mających podobne doświadczenie. Należą do nich m.in. EasyMile (Francja), Navya (Francja), Auvetech (Estonia), Sensible4 (Finlandia). Oferowane pojazdy wyposażone w system jazdy autonomicznej cechują się zbliżonymi parametrami technicznymi, a charakter i przebieg wybranej trasy, po której ma się taki pojazd poruszać, jak również warunki pogodowe, mogą mieć wpływ na jego zachowanie w ruchu komunikacyjnym.

Rozmowy z trzema potencjalnymi dostawcami doprowadziły do wniosku, że najistotniejszy czynnik kosztowy wdrożenia, decydujący jednocześnie o jakości przejazdów oraz bezpieczeństwie, stanowi etap przygotowawczy, obejmujący analizę i parametryzację wybranej trasy przejazdu, zdefiniowanie odpowiedniego zachowania pojazdu w określonych sytuacjach oraz „wgranie” wirtualnego odpowiednika trasy do pojazdu. Dlatego też wybór trasy pochłonął dotychczas najwięcej czasu i wymagał zaangażowania zarówno ze strony MPK i potencjalnego dostawcy – Easy Mile, jak również organizatora transportu – ZTP, przedstawicieli jednostek miejskich i Policji.

Zanim podjęto ostateczną decyzję co do trasy, rozpatrywano kilka wariantów. Jako pierwszą, z uwagi na rekreacyjny charakter, poddano analizie wykonalności trasę prowadzącą od przystanku „Baba Jaga” do krakowskiego ZOO. Oka-

zało się, że elementem krytycznym, decydującym o braku możliwości realizacji przejazdów na tej trasie były uwarunkowania terenu, w szczególności zaś kilkunastostopniowy kąt nachylenia na odcinku początkowym. Problematiczne okazały się także obecność gęstej roślinności wzdłuż całej trasy oraz brak stabilnej sieci komórkowej o odpowiedniej przepustowości. Wszyscy potencjalni dostawcy pojazdu autonomicznego odmówili realizacji wdrożenia na trasie do ZOO, argumentując tę decyzję dużym ryzykiem wystąpienia zakłóceń przejazdów, nieprzewidywanych zatrzymań, a w konsekwencji ryzykiem nieuzyskania wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

Mając na uwadze wnioski z analizy trasy do ZOO oraz rekomendacje i sugestie dotyczące minimalnych parametrów trasy, takich jak szerokość drogi, dopuszczalna prędkość, liczba skrzyżowań, strefy pierwszeństwa, Zarząd Transportu Publicznego zaproponował alternatywne lokalizacje w centrum Krakowa. Tym razem analizie poddano dwie trasy: jedną w rejonie Starego Miasta (biegnącą ulicami: Westerplatte, Sienną, Świętego Krzyża, Szpitalną, Mikołajską, Westerplatte) oraz drugą na terenie dzielnicy Kazimierz.

Obie te trasy charakteryzują się obecnością pieszych i rowerzystów w ruchu. Jak twierdzi dostawca – EasyMile, pojazd EZ10 Gen3, przy zaprogramowaniu odpowiedniego zachowania oraz ustaleniu zasad bezpieczeństwa i zakresu interwencji operatora, radzi sobie w takich warunkach. Po szczegółowym przyjrzeniu się obu trasom przejazdu i wysłuchaniu opinii dostawcy pojazdu, UMK, ZDMiK, policji oraz straży miejskiej, ustalono, że trasa „Stare Miasto” na odcinku wzdłuż ulicy Westerplatte charakteryzuje się zbyt dużym natężeniem ruchu oraz zbyt dużą dopuszczalną prędkością, a obecność tramwaju stwarza dodatkowe ryzyko nieprzewidywanych zdarzeń i zatrzymań. Ostatecznie zatem za najlepszą uznano trasę w dzielnicy „Kazimierz”, z możliwością modyfikacji przebiegu. Z uwagi na długość trasy i czas przejazdu, przewidziano tylko jeden przystanek początkowy/końcowy – na ul. św. Wawrzyńca, w pobliżu Muzeum Inżynierii i Techniki, gdzie pojazd mógłby być garażowany.

Najważniejsze ustalenia techniczne wydają się być poczynione, jednak ostateczny termin wdrożenia zależeć będzie od czasu potrzebnego na pozyskanie i zweryfikowanie dokumentów pojazdu, potwierdzających jego bezpieczne użytkowanie, jak również dostępności pojazdu w zakładanym terminie. ■

MAREK GANCARCZYK

W 2023 roku w Krakowie pasażerów będzie wozić ponad 120 autobusów elektrycznych



Podpisanie umowy na dostawę 20 autobusów elektrycznych

Kraków nie rezygnuje ze zwiększenia liczby bezemisyjnych autobusów zasilanych energią elektryczną. W lipcu Rafał Świerczyński, prezes zarządu i Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. oraz Krzysztof Musiał, Dyrektor Sprzedaży Regionu Południe Solaris Bus & Coach sp. z o.o. podpisali umowę na dostawę 20 autobusów zasilanych energią elektryczną. Dzięki temu już w połowie 2023 roku mieszkańcy Krakowa będą nimi podróżować.

Zamówienie zostało podzielone na dwa zadania – pierwsze to dostawa 13 sztuk pojazdów standardowych o długości 12 metrów, a drugie to dostawa 7 sztuk pojazdów przegubowych.

Zamówione autobusy elektryczne będą niskopodłogowe i wyposażone w klimatyzację, wydzieloną przestrzeń oraz platformę dla osób poruszających się na wózkach, monitoring i porty USB do ładowania smartfonów. Każdy pojazd będzie wyposażony w możliwość ładowania przez wtyczkę oraz przez pantograf. Warto podkreślić,

że wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w autobusie, w tym ogrzewanie, będą zasilane wyłącznie energią elektryczną.

Nowe bezemisyjne autobusy będą kierowane na trasy w rejonie Alei Trzech Wieszców, a więc tam, gdzie najczęściej dochodzi do przekroczenia dopuszczalnych norm zanieczyszczenia powietrza.

Wartość podpisanego kontraktu to w sumie ok. 70 mln zł. Należy zauważyć, że zakup 20 autobusów będzie dofinansowany kwotą 41,7 mln zł ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

MPK S.A. w Krakowie prowadzi obecnie jeszcze jedno postępowanie przetargowe, które obejmuje dostawę w sumie 22 autobusów elektrycznych (z opcją dostawy kolejnych sześciu pojazdów). Oferty przesłały cztery firmy Solaris, Volvo, EvoBus Polska i Irizar.

Po dostawie elektryków z obu z tych kontraktów flota autobusów bezemisyjnych w Krakowie wzrośnie do ponad 120. ■

DANUTA WALAS

Nowe miejsca do ładowania autobusów elektrycznych w Krakowie

Liczba autobusów elektrycznych w obsłudze mieszkańców Krakowa będzie się zwiększała w związku z nowymi zakupami taboru elektrycznego.

W celu jak najlepszego wykorzystania autobusów z napędem elektrycznym do realizacji usługi przewozowej MPK S.A. przystąpiło do realizacji prac projektowych oraz uzyskiwania niezbędnych pozwoleń i decyzji w celu zabezpieczania możliwości eksploatacyjnych również od strony infrastruktury.

Na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka zaprojektowano 75 stanowisk wolnego ładowania pantografowego z opcją ładowania typu plug-in, rozmieszczonych na czterech placach. W celu zachowania bezkolizyjnego wjazdu na każde stanowisko do ładowania, wykonana zostanie na całym obszarze niwelacja terenu, aby zminimalizować różnice wysokościowe i umożliwić wjazd autobusów z jednego poziomu. Zostanie zastosowane rozwiązanie z bramownicą, tak jak w przypadku stanowisk do ładowania autobusów oddanych do użytkowania w 2021 roku. W celu zasilenia tak dużej liczby stanowisk, wybudowana zostanie nowa stacja transformatorowa o mocy 5MW usytuowana na wysepce pomiędzy placami. Taka lokalizacja pozwoli na zmniejszenie ilości okablowania niezbędnego do podłączenia budowanych stanowisk ładowania. Dodatkowo plac będzie oświetlony i monitorowany.

Ładowarki autobusowe będą zlokalizowane wzdłuż ogrodzenia od ul. Puskarskiej oraz na wysepkach pomiędzy placami. Dodatkowo w 2022 roku w Stacji Obsługi Wola Duchacka zostanie uruchomiana druga ładowarka pantografowa ładowania szybkiego, przeniesiona z ul. J. Brożka. W nowej lokalizacji ładowarka będzie znacznie lepiej wykorzystana i poprawi warunki ładowania autobusów elektrycznych.

Oprócz przystosowania infrastruktury ładowania w Stacji Obsługi Wola Duchacka do zwiększonej liczby autobusów elektrycznych zaplanowano rozbudowę infrastruktury do pantografowego ładowania szybkiego na następujących



Na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka powstanie kolejne miejsce do ładowania autobusów zasilanych energią elektryczną

pętlach autobusowych:

- ul. Nowosądecka – budowa portalu w postaci ramy o wysokości 5 m i szerokości 8,5 m na dwa pantografowe punkty ładowania, budowa stacji transformatorowej 15/04kV wraz z budową linii energetycznej. Ładowarki będą umiejscowione w odrębnym pomieszczeniu w stacji trafo.
- ul. Stojałowskiego – budowa czterech słupów ładowania pantografowego oraz budowa stacji transformatorowej 15/04kV wraz z budową linii energetycznej. Ładowarki będą umiejscowione w odrębnym pomieszczeniu w stacji trafo. Prace mogą być etapowane i nie wszystkie stanowiska muszą być wybudowane jednocześnie.
- ul. Rydygiera – budowa dwóch stanowisk pantografowego ładowania autobusów na słupach, budowa stacji transformatorowej 15/04kV wraz z linią energetyczną. Ładowarki będą umiejscowione w odrębnym pomieszczeniu w stacji trafo.
- Pętla Azory – budowa stacji transformatorowej 15/04kV z pomieszczeniem na cztery ładowarki. W okresie przejściowym przed przebudową pętli, budowa trzech stanowisk ładowania pantografowego, a w momencie uruchomienia przebudowy pętli w ramach projektu miejskiego docelowe posadowienie czterech stanowisk. ■

MAREK GANCARCZYK

Rozpoczęły się dostawy 60 nowych tramwajów do Krakowa



W poniedziałek rano, 30 maja do Krakowa został dostarczony nowy niskopodłogowy tramwaj wyprodukowany przez firmę Stadler. To pierwszy z 60 nowoczesnych wagonów Lajkonik II, których dostawy zostały zaplanowane do końca 2023 roku.

Po przyjeździe na teren zajezdni Podgórze tramwaj został ściągnięty ze specjalnej lawety, na której był transportowany. Przez kilka kolejnych tygodni przechodził badania i przejazdy niezbędne do uzyskania homologacji. Były to m.in. testy systemów napędu, hamowania oraz układów elektrycznych i innych elementów istotnych dla prawidłowej eksploatacji i bezpieczeństwa podróży. Badania zakończyły się pozytywnie uzyskaniem homologacji.

Nowe tramwaje to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdny. Drzwi wejściowe o większej niż standardowo szerokości (1400 mm) zapewnią szybką wymianę pasażerów. Specjalna konstrukcja czoła pojazdu zmniejszy ryzyko wciągnięcia pieszego pod pojazd w razie wypadku. W nowych tramwajach będzie więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich w porównaniu do wcześniej zamawianych

wagonów. Nowością będą także specjalne oparcia zamontowane dla osób stojących. Tramwaje przewiozą jednocześnie 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Będą wyposażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, system monitorowania oraz porty USB do ładowania smartfonów. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią motorniczemu komfortowe warunki pracy.

Dostawy 60 tramwajów są kontynuacją poprzedniego projektu, dzięki któremu mieszkańcy zyskali 50 Lajkoników. Warto podkreślić, że dwa tramwaje z zamówionych 60 będą przystosowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej, a pozostałe zostaną tak zaprojektowane, aby w przyszłości móc korzystać z tego rozwiązania. Tym samym MPK S.A. kontynuuje projekt, który w przyszłości pozwoli krakowskim tramwajom kursować także na tych trasach, gdzie nie będzie dostępna sieć trakcyjna. Podobne rozwiązanie zostało zastosowane w poprzedniej serii 50 Lajkoników. Dwa tramwaje z tej dostawy jako pierwsze w Polsce zostały wyposażone w innowacyjny system, umożliwiający jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej, a pozostałe wagony mają instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości. ■

MAREK GANCARCZYK

Dbamy nie tylko o komfort pasażerów, ale w równym stopniu o naszych pracowników



Marek Gancarczyk: Mamy bardzo trudne czasy. Najpierw pandemia, teraz do tego doszła jeszcze wojna w Ukrainie. Jak to wpływa na komunikację miejską?

Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie: Rzeczywiście od kilku lat sytuacja makroekonomiczna nie tylko dla transpor-

tu, ale dla wszystkich sektorów gospodarki nie jest łatwa, a co najgorsze mało przewidywalna. Wystarczy spojrzeć na 2020 rok i wybuch pandemii COVID-19. Wiązało się to z ograniczeniami w poruszaniu się, wielu mieszkańców Krakowa stosowało się do zaleceń i nie wychodziło z mieszkań i domów, zostały zamknięte szkoły, sporo osób pracowało zdalnie. To oczywiście

wpłynęło na zmniejszenie częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów. Wtedy naszym zmartwieniem było to, jak utrzymać wszystkie miejsca pracy, bo motorniczych i kierowców było za dużo do tamtych potrzeb. Oczywiście równie ważne było to, aby każdy pracownik otrzymał wynagrodzenie. Na szczęście udało się to zrobić i z powodu tych ograniczeń nikt nie stracił pracy, a każda osoba zatrudniona w MPK regularnie i w terminie otrzymywała wypłatę.

Od tego czasu mijają zaledwie dwa lata i mamy sytuację odwrotną. Ograniczenia związane z pandemią COVID-19 zostały zniesione. Potrzeby przewozowe w trakcji autobusowej nie są nawet na poziomie sprzed pandemii, ale znacznie wzrosły – w porównaniu do 2021 roku są obecnie większe o 11% w dzień powszedni i 19% w święta. Jak trudno sobie radzić z tak dynamicznie zmieniającą się sytuacją świadczą chociażby problemy lotnisk, firm transportowych i logistycznych, gdzie brakuje pracowników, którzy odeszli w okresie lockdownu, a nie da się ich szybko zastąpić.

MG: Dzisiaj dużym problemem dla pracowników są drastycznie rosnące koszty życia. To duże wyzwanie dla pracodawcy.

RŚ: Trudno się dziwić rosnącej presji płacowej wśród pracowników, jeżeli wielu z nich spłaca kredyty i użytkuje samochody. Tylko w tym roku do lipca stopy procentowe były podnoszone już 10 razy. To duże obciążenie dla domowego budżetu tych, którzy mają kredyty. W wielu przypadkach rata mogła wzrosnąć nawet dwukrotnie. Sytuacji nie poprawia inflacja, która w czerwcu tego roku wyniosła 15,5%. Pracownicy oczekują więc znaczących podwyżek, co jest jak najbardziej zrozumiałe. Nie należy zapominać, że obecna sytuacja ekonomiczna ma negatywny wpływ nie tylko na pracowników, ale także na przedsiębiorstwa. Z powodu rosnących kosztów strata finansowa MPK w czerwcu bieżącego roku wyniosła aż 17 mln zł.

MG: Czy pracownicy MPK mogą liczyć w najbliższym czasie na wzrost wynagrodzeń?

RŚ: Zdaję sobie sprawę jak obecna sytuacja ekonomiczna obciąża domowe budżety naszych pracowników. Zwracałem na to uwagę również w moim liście skierowanym do załogi w czerwcu bieżącego roku. Potwierdzam to także teraz

– podwyżka w lipcu na pewno nie była ostatnią. Jeszcze we wrześniu będę się spotykał z przedstawicielami wszystkich związków zawodowych działających w MPK, aby jak najszybciej ustalić wzrost płac od stycznia 2023 roku.

Ostateczne ustalenia ze związkami zawodowymi zawsze są podpisane po zawarciu aneksów z Zarządem Transportu Publicznego zmieniających stawkę przewozową, która jest aktualizowana m.in. o wskaźnik przeciętego wzrostu wynagrodzeń w sektorze przedsiębiorstw. Ponadto organy nadzorcze Spółki, zarówno Rada Nadzorcza, jak i Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, muszą zaakceptować plan finansowy na 2023 rok. Dotychczas proces ten przebiegał sprawnie i mam nadzieję, że również w tym roku uda się go przeprowadzić w terminie.

MG: W Krakowie podobnie jak innych polskich miastach pojawiają się problemy, z powodu mniejszej liczby chętnych do pracy na stanowisku kierowcy i motorniczego. To coraz większy problem dla transportu.

RŚ: Nie da się ukryć, że brakuje kierowców i coraz trudniej ich pozyskać z rynku. Od wielu miesięcy prowadzimy intensywne działania rekrutacyjne. Nasze reklamy można zobaczyć na tramwajach i autobusach, a także na monitorach zamontowanych w pojazdach, które kursują w Krakowie i 17 okolicznych gminach. Prowadzimy cotygodniowe dyżury dla kandydatów, jesteśmy obecni na targach pracy organizowanych przez szkoły, uczelnie i inne instytucje. Mamy też podpisane umowy o współpracy z trzema krakowskimi szkołami technicznymi, co daje możliwość pozyskiwania do pracy ich absolwentów. Ofertę zatrudnienia kierujemy do kobiet, które znakomicie sprawdzają się za sterami tramwaju i autobusu. Ich liczba cały czas rośnie, obecnie średnio co piąty tramwaj w Krakowie prowadzi kobieta.

Oczywiście pozostaje jeszcze kwestia finansowa. Bardzo nam zależy, aby rosła stawka wynagrodzenia dla nowych pracowników, którzy dopiero zaczynają pracę i nie mają żadnego doświadczenia. Ich obecna stawka w MPK wynosi od 4.000 do 4.250 zł netto. Już po pół roku mogą oni liczyć na dodatek stażowy wynoszący 5%, a po 3 latach 10%. Zwracam uwagę też na to, że w MPK poza podstawowym wynagrodzeniem można liczyć na atrakcyjne świadczenia socjalne. Na przykład rodzina z dwójką dzieci ma pra-

wo do skorzystania z dofinansowania do kolonii, obozów, wyjazdów wakacyjnych, a także wydarzeń kulturalnych i sportowych, które w sumie w ciągu jednego roku może wynieść nawet do 10.000 zł.

Dotychczasowe zmiany wynagrodzeń powodowały, że w Krakowie nie było dużych problemów z pozyskaniem nowych pracowników. Nagła zmiana sytuacji makroekonomicznej spowodowała dewaluację stawek. W przypadku naszego przedsiębiorstwa reakcja na nową sytuację rynkową, z uwagi na sposób finansowania poprzez umowy powierzenia, ulega zmianie w cyklach rocznych. Ten sposób rozliczenia, pomimo że opóźnia naszą reakcję na nowe warunki rynkowe, ma swoje pozytywne cechy. Dzięki zapisom zawartych umów w okresie pandemii nie ograniczyliśmy zatrudnienia, ani poziomu wynagrodzeń, co zostało docenione przez naszych pracowników informujących nas o tym zarówno w rozmowach z przedstawicielami związków zawodowych, jak i w bezpośrednich rozmowach podczas spotkań w zajezdniach i stacjach obsługi.

MG: Czy w związku z mniejszą liczbą chętnych do pracy w MPK, zmienia się wymagania dla prowadzących. Będą mniejsze oczekiwania wobec kandydatów?

RŚ: Nie planujemy takich działań. Pomijając wymagania prawne, które są niezależne od MPK i regulują kwestię zatrudniania osób do transportu, zawsze priorytetem było dla nas bezpieczeństwo pasażerów. Trudno mi sobie wyobrazić, że rezygnujemy z codziennego badania alkomatem przychodzących do pracy kierowców i motorniczych. Nadal będziemy prowadzić kontrole narkotestami i pilnować przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym zakazu korzystania z telefonów podczas jazdy czy przekraczania dopuszczalnej prędkości. Nie robimy tego na złość komukolwiek. Czujemy odpowiedzialność za zdrowie i życie setek tysięcy mieszkańców i turystów, którzy każdego dnia wybierają nasze pojazdy i ufają, że mogą nimi bezpiecznie podróżować. Nic nie zmienia się także w kwestii warunków stawianych kandydatom do pracy w MPK. W naszej firmie istnieje sekcja szkolenia, która odpowiada za przygotowanie motorniczych. Nie możemy zmniejszyć naszych wymagań wiedząc, że będą oni w przyszłości prowadzić tramwaj ważący do 60 ton, który porusza się wśród pieszych, rowerzystów

i samochodów, a wśród pasażerów będą osoby z ograniczoną mobilnością, którym będą musieli pomóc w odpowiedni sposób.

MG: Coś jednak się zmieniło. Zmniejszyła się wysokość kar, którą kierowcy poszczególnych zajezdni mogli nakładać na prowadzących.

RŚ: W obecnej sytuacji ekonomicznej, wysokich stóp procentowych i kilkunastoprocentowej inflacji, ta decyzja jest naturalna. Od 1 lipca tego roku wysokość kar za naruszenie przepisów została zmniejszona o połowę. Suma tych kar w miesiącu nie może przekroczyć 500 zł, niezależnie od liczby zdarzeń. Chodzi o to, aby nasi pracownicy z powodu otrzymanej kary nie wpadli w kłopoty finansowe, bo np. zabraknie im na spłatę raty kredytu. Oczywiście nikt nie lubi być karany, ale jeżeli ktoś prowadzi tramwaj z 200 osobami i zajmuje się rozmową przez telefon, to musi się liczyć z konsekwencjami. Jaka byłaby ocena naszych działań, gdybyśmy tego nie pilnowali, a ktoś ucierpiał w wypadku spowodowanym przez prowadzącego, który rozmawiał przez telefon?

Trudno nam też przejść obojętnie obok zgłoszeń pasażerów, którzy piszą skargi na prowadzących i domagają się wyciągnięcia konsekwencji. Oczywiście wszystkie dokładnie wyjaśniamy, wykorzystując do tego m.in. monitoring. Nigdy od razu nie zakładamy winy naszego pracownika. Jednak jeżeli zapis z kamery jednoznacznie potwierdza złamanie zasad przez kierowcę lub motorniczego, to tych konsekwencji będzie trudno uniknąć.

MG: Mówiąc o warunkach pracy najczęściej skupiamy się na wysokości wynagrodzenia. Nie da się jednak pominąć komfortu, którego oczekują dzisiaj pracownicy od pracodawców siadając za sterami tramwaju czy autobusu lub przychodząc do zajezdni.

RŚ: To prawda, komfortowe miejsce pracy jest dziś bardzo ważne. W równym stopniu ważne są dla mnie wygoda i bezpieczeństwo naszych pasażerów oraz naszych pracowników. MPK od wielu lat inwestuje w pojazdy wyposażone w klimatyzację. Korzystają z tego zarówno pasażerowie, jak i prowadzący. Rozmawiamy, gdy temperatury w Krakowie sięgają niemal 40 stopni Celsjusza. W tej sytuacji klimatyzacja w kabinie to niesamowita poprawa komfortu. Obecnie wszystkie autobusy są już wyposażo-

ne w klimatyzację. Plany są takie, aby w ciągu najbliższych czterech lat pojawiła się ona także we wszystkich tramwajach. Dbamy też o to, aby nasi prowadzący mieli możliwość komfortowego odpoczynku między kursami. To dla nich modernizujemy i budujemy punkty socjalne na pętlach, do których wstawiamy nawet fotele do masażu. Poprawiają się również warunki pracy pracowników zaplecza. Gdy zaczynaliśmy modernizację Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, to pierwszą inwestycją była budowa zaplecza socjalnego, m.in. poczekalni i szatni dla pracowników. Podobne działania były prowadzone na naszych pozostałych obiektach. Wszystko po to, aby nasi pracownicy mieli jak najlepsze warunki do pracy. Bardzo istotnie zmieniają się w ciągu najbliższych lat warunki pracy na stacji Podgórze i Płaszów. Planowane inwestycje spowodują, że bezpieczeństwo i komfort pracy ulegnie istotnej poprawie.

MG: Na koniec chciałbym zapytać o pojawiające się niekorzystne dla MPK informacje, które publikował jeden z radnych miasta oraz publikacje medialne.

RŚ: Wszystkie zarzuty jakie podniesiono w tych publikacjach są nieprawdziwe. Zarząd

przekazał stosowne sprostowanie do interpelacji radnego. W większości zarzuty pochodzą od zwolnionych za alkohol, agresję oraz narkotyki. Smutne jest to, że podmioty te interesuje wyłącznie sensacja, bez sprawdzenia w MPK rzeczywistej sytuacji. Cieszę się, że nasi pracownicy nie dali się sprowokować, ponieważ skutki ewentualnych działań tylko ograniczyłyby możliwość podwyżek w kolejnym roku. Niestety sytuacja ta ma swoje konsekwencje – po raz pierwszy zmuszeni zostaliśmy do oddania pracy przewozowej na dwóch liniach autobusowych, do prywatnego przewoźnika, co w całości zmniejszyło obciążenie zajezdni w Bieńczycach.

Bardzo ważne jest, aby Spółka była wiarygodnym partnerem dla Miasta. Doświadczenie innych przedsiębiorstw komunikacyjnych pokazuje, że budowa trwałych relacji ma wpływ na poziom pracy przewozowej w spółkach gminnych. Dlatego też podejmujemy działania, które mają spowodować, że zapewnimy pracę dla wszystkich naszych pracowników i agentów. Dziękuję wszystkim, którzy wykonują swoją pracę rzetelnie, tworząc podstawy do pozytywnych relacji z mieszkańcami i władzami miasta.

Rozmawiał Marek Gancarczyk ■



Niezależnie od planowanych zamówień MPK S.A. nie rezygnuje z testowania elektrycznych autobusów. Na przełomie lipca i sierpnia mieszkańcy Krakowa, po 15 latach przerwy, znów mogli na regularnej linii podróżować autobusem marki Ikarus. Tym razem jednak był to autobus zasilany energią elektryczną, który przez trzy tygodnie był testowany na linii nr 124 (Os. Podwawelskie – Tauron Arena Kraków Wieczysta) i 424 (os. Podwawelskie – Ugorek). Elektryk marki Ikarus został zaprezentowany w Polsce po raz pierwszy właśnie w Krakowie.

Ikarus przyjechał do Krakowa na własnych kołach z Węgier. Autobus marki Ikarus ma 12 m długości, ponad 2,5 m szerokości, waży ponad 18 ton. Jednocześnie może przewieźć prawie 60 osób, z czego 28 na miejscach siedzących. Pojazd jest przystosowany do przewozu osób z ograniczoną mobilnością poruszających się na wózkach. Oczywiście jest także wyposażony w klimatyzację, monitoring i automat biletowy.

DOMINIKA WÓJTOWICZ

Miliard ze środków unijnych na krakowski transport

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej i pojawienia się możliwości pozyskania dofinansowania ze środków UE, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podpisało jedenaście umów o dofinansowanie inwestycji w obszarze publicznego transportu miejskiego.

W wyniku realizacji projektów w latach 2004-2022:

- dokonaliśmy modernizacji linii tramwajowych o długości 5,2 km (ul. Długa, ul. Lubicz i ul. Rakowicka, odcinek linii tramwajowej od pętli Kamienna do pętli Krowodrza Górka),
- wprowadziliśmy Tele-bus, czyli usługę transportu na żądanie polegającą na organizowaniu jednorazowych lub cyklicznych przejazdów pojazdów zgodnie z zamówieniem pasażera, na obszarze świadczenia usługi (obecnie Kraków-Płaszów/Rybitwy),
- wybudowaliśmy nową linię Krakowskiego Szybkiego Tramwaju z ronda Grzegórzeckiego do pętli tramwajowo-autobusowej w Małym Płaszowie o długości 4,2 km,
- wybudowaliśmy nową ul. Kuklińskiego o długości ok. 1 km,
- zakupiliśmy 134 nowoczesne niskopodłogowe wagony tramwajowe (Bombardier NGT6 i NGT8, PESA „Krakowiak” oraz Stadler „Tango Lajkonik I”),
- zakupiliśmy 258 ekologicznych nowoczesnych niskopodłogowych autobusów (elektrycznych, hybrydowych oraz z normą emisji spalin Euro 5 i Euro 6),
- zakupiliśmy 70 ładowarek typu plug-in dla autobusów elektrycznych.

Łączna wartość zrealizowanych przez nas inwestycji współfinansowanych ze środków UE wynosi prawie 2 mld zł, a kwota pozyskanego przez nas dofinansowania przekracza 1 mld zł.

Troszczymy się o środowisko i dążymy do poprawy jego jakości. FPomagają nam w tym

fundusze Unii Europejskiej. I nie chodzi tylko o aspekt finansowy, ale także o korzyści w postaci zmniejszenia hałasu pochodzenia komunikacyjnego oraz o czystsze powietrze, co przekłada się na zdrowie mieszkańców Krakowa. Jesteśmy wśród liderów działań wpływających na poprawę stanu powietrza, którym oddychamy – w 2021 po krakowskich drogach pasażerów przewoziło 78 zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. W pełni lub częściowo udało nam się zelektryfikować cztery linie autobusowe.

Podróże komunikacją miejską w Krakowie stały się bardziej wygodne i bezpieczne. Podróżujący mogą korzystać w pojazdach z takich rozwiązań jak niska podłoga, tablice świetlne przedstawiające pełną informację o trasie przejazdu, system głosowej informacji o przebiegu trasy, klimatyzacja, monitoring oraz ładowarki USB. Pojazdy są przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością – podłoga wyłożona jest specjalną wykładziną antypoślizgową, w pojazdach znajdują się platformy najazdowe (rampy) oraz m.in. podświetlane przyciski do sterowania drzwiami.

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

W chwili obecnej prowadzimy starania mające na celu zakup kolejnych wagonów tramwajowych z dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej. Z końcem 2021 r. zawarliśmy z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej umowę o dofinansowanie przedsięwzięcia polegającego na zakupie 20 zeroemisyjnych autobusów elektrycznych z ładowarkami typu plug-in, które zostaną dostarczone do Krakowa w 2023 roku. Również w przyszłym roku prawdopodobna jest realizacja zakupu kolejnych 22 autobusów elektrycznych, współfinansowanych z funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. ■

MARCIN ŻABICKI – IZBA GOSPODARCZA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Zjazdy komunikacji miejskiej trwałym ogniwem integracji środowiska



Na zdjęciu uczestnicy XXII Kongres Międzynarodowej Unii Tramwajów, Kolei Dojazdowych i Przedsiębiorstw Autobusowych w 1930 r. – część z nich ma na uszach słuchawki na okoliczność tłumaczenia symultanicznego wystąpień

W 2022 roku przypada 31. rocznica powołania do życia Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Opisując historię integracji środowiska komunikacji miejskiej można wyróżnić trzy okresy:

- okres działalności Związku Przedsiębiorstw Tramwajowych i Kolei Dojazdowych, a od 1926 r. Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, obejmujący lata 1921–1949,
- okres braku instytucjonalnych form integracji, obejmujący lata 1949–1983,
- okres działalności współczesnych organizacji integrujących komunikację miejską (ZPKM, Spółka PEKAEM, IGKM), obejmujący okres od roku 1983.

Ogniwem spinającym wszystkie te okresy są krajowe zjazdy komunikacji miejskiej odbywające się w zbliżonej formie od niemal 90 lat.

KOMUNIKACJA MIEJSKA W POLSCE MIĘDZYWOJENNEJ

Na obszarze odrodzonego państwa polskiego istniało początkowo 11 miast posiadających miejską komunikację tramwajową (Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Grudziądz, Inowrocław, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Tarnów, Toruń i Warszawa). W kilku innych miejscowościach w okolicach Łodzi i Katowic funkcjonowały koleje dojazdowe, względnie koleje podmiejskie, które przebiegając przez miasta pełniły zarazem rolę tramwajów miejskich. Jednak ze względu na trudność roz-

dzielenia przebiegów czysto miejskich od międzydzielnicowych, uznano, że miały one wówczas niewielkie znaczenie dla komunikacji w samych miastach.

W ciągu 3-4 lat po wojnie, dzięki olbrzymiej pracy i poświęceniu ówczesnego personelu, naprawiano szkody pozostawione przez wojnę i zaborców, przywracając w miarę normalny i regularny ruch. Dopiero w następnej kolejności przystępowano do rozbudowy, rozszerzając sieć torowisk na odleglejsze dzielnice miast i przedmieścia, zwiększając ilość taboru oraz wprowadzając nowocześniejsze rozwiązania techniczne.

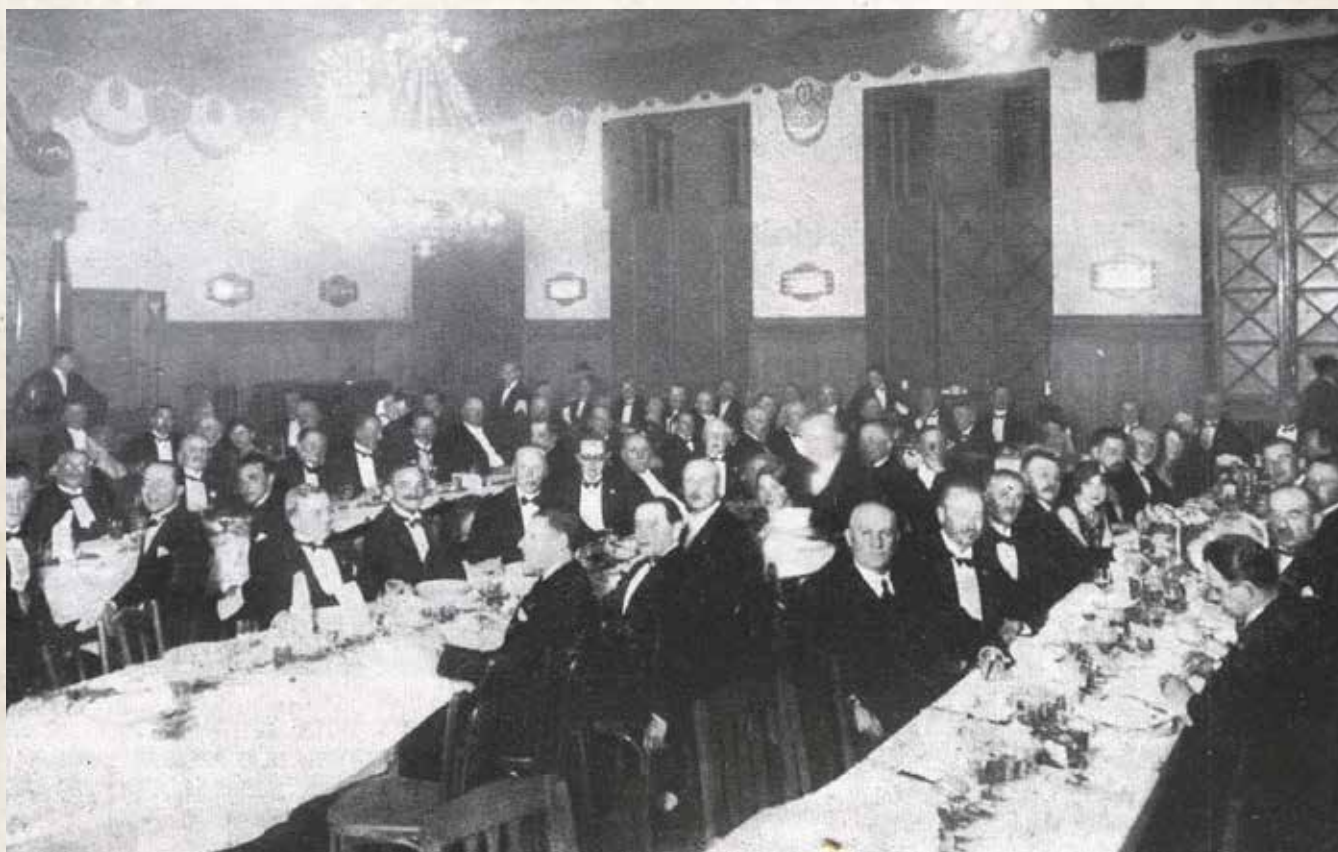
Miejska komunikacja autobusowa o charakterze regularnym poza kilkoma sporadycznymi próbami jej uruchomienia, w tym okresie jeszcze w Polsce nie istniała. Pierwszymi miastami utrzymującymi ten typ komunikacji były: Warszawa – 1920 r., Poznań – 1925 r., Kraków i Bielsko-Biała – 1927 r. W tym okresie komunikacja autobusowa stanowiła uzupełnienie komunikacji tramwajowej, wybiegając często daleko poza granice miasta i stanowiąc w ten sposób już raczej komunikację podmiejską. Autobusy opłacało się wprowadzać na linie o dłuższych trasach, wylotowych z miast lub na terenach trudnych dla wybudowania linii tramwajowych. Tramwaje wprowadzano

tam, gdzie występowały duże potoki pasażerskie i istniała potrzeba dużej częstotliwości kursowania wagonów. Komunikacja autobusowa zaczęła się pojawiać z czasem w mniejszych miastach, tam gdzie budowa linii tramwajowych z opisanych powyżej względów była nieopłacalna.

PIERWSZE INSTYTUCJONALNE FORMY INTEGRACJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W okresie międzywojennym działalność gospodarcza, planistyczna i budżetowa przedsiębiorstw komunikacji miejskiej związana była ściśle z działalnością w tym zakresie samych miast. Samorządy i zarządy miast (których działalność nadzorowana była w skali kraju przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych), uzależniane możliwościami swych budżetów, podejmowały decyzje dotyczące kierunków rozwoju i wielkości nakładów inwestycyjnych, zakresu rozbudowy linii, ustalania taryf przewozowych i innych działań gospodarczych tych przedsiębiorstw.

Jednocześnie nad działalnością techniczną przedsiębiorstw komunikacji miejskiej nadzór państwowy sprawowało Ministerstwo Komunikacji. Ono to wydawało przepisy koncesyjne, dotyczące ruchu oraz wytyczne projektowania obiektów, urządzeń infrastruktury i wyposaże-



Pierwsze ogólnokrajowe Zjazdy w sprawach Komunikacji Miejskiej wyglądały bardzo podobnie jak dziś



Przed wojną uczestnikom Zjazdów towarzyszyły żony. Na zdjęciu widać uczestników bankietu podczas jednego ze zjazdów. W czasie trwania obrad panie uczestniczyły w wycieczkach o charakterze turystycznym

nia technicznego, normy techniczne dla taboru i osprzętu torowo-sieciowego itp.

Ponadto odrodzona Polska odziedziczyła po trzech zaborcach różnorodne przepisy, systemy zarządzania itp. Z tego względu istniała konieczność uporządkowania prawodawstwa, ujednolicenia przepisów i norm, zorganizowania wspólnego i spójnego systemu zaopatrywania w tabor, sprzęt i materiały eksploatacyjne oraz części zamienne, prowadzenia wspólnych badań i innych prac na rzecz przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Inicjatywa utworzenia związku wyszła od działającego bardzo prężnie lobby elektroenergetycznego, które bardzo twórczo i energicznie zabrało się w okresie powojennym do realizacji jednego z pierwszoplanowych zadań państwa, tj. zaopatrzenia ludności i gospodarki w energię elektryczną. Zakłady te już w roku 1919 zjednoczyły się w Związek Elektrowni Polskich w celu podjęcia działań ułatwiających wspólne pokonywanie trudności. Ponieważ elektrownie były jednocześnie eksploatatorami zakładów tramwajowych zużywających dużą część wytwarzanej przez siebie energii elektrycznej, wydawało się, że interesy tych zakładów są identyczne. Niestety, bardzo szybko okazało się, że specyfika prowadzonej

działalności związanej z problemami przedsiębiorstwa komunikacyjnego znacznie różni się od działalności związanej z wytwarzaniem energii w elektrowniach publicznych.

Z tego też powodu powstała myśl powołania oddzielnego związku, zrzeszającego przedsiębiorstwa komunikacyjne jako grupy podmiotów gospodarczych o odmiennej od elektrowni sferze działania, innych potrzebach i interesach zawodowych.

Pomysłodawcami takiej koncepcji była grupa inicjatywna złożona z przedstawicieli przedsiębiorstw tramwajowych z Warszawy, Poznania, Krakowa, Łodzi, Bydgoszczy i Grudziądza. Reprezentant tej grupy, dyrektor Tramwajów Warszawskich inż. Alfons Kühn, upoważniony został do zgłoszenia odpowiedniego wniosku na drugim Walnym Zgromadzeniu Związku Elektrowni Polskich, które odbyło się w dniu 28.05.1921 roku. Wniosek ten został przyjęty, w wyniku czego powołane zostało oddzielne zrzeszenie pod roboczą nazwą Związek Przedsiębiorstw Tramwajowych i Kolei Dojazdowych w Polsce, dla którego powołano zarząd, ustanowiono budżet z tymczasową (ustanowioną na okres organizacji) siedzibą w budynku Związku Elektrowni Polskich w War-

szawie przy ul. Foksal.

W dniu 12 lutego 1927 r. nazwa Związku została zmieniona na Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce, ze względu na rozszerzenie jego zakresu działania również na komunikację autobusową. W samym statucie, poza uporządkowaniem poszczególnych artykułów i zmianą nazwy Związku, wprowadzono kategorię członków współdziałających oraz zmieniono sposób obliczania głosów na podstawie wysokości płaconej składki.

Podstawowymi statutowymi celami, jakie stał przed sobą Związek były:

- obrona interesów zrzeszonych przedsiębiorstw komunikacyjnych,
- integracja środowiska komunikacyjnego,
- uporządkowanie i ujednolicenie prawodawstwa dotyczącego podstaw istnienia przedsiębiorstw (koncesje), jak i ram ich działania,
- zaopatrzenie przedsiębiorstw w części zamienne i materiały eksploatacyjne,
- normalizacja i unifikacja urządzeń, sprzętu i infrastruktury przy budowie i eksploatacji komunikacji miejskiej,
- współpraca z organizacjami międzynarodowymi zajmującymi się problematyką komunikacji miejscowej,
- pogłębianie wiedzy o komunikacji lokalnej poprzez badania naukowe, wygłaszane referaty i prelekcje na zjazdach i konferencjach, opracowania i opinie wydawane przez komisje branżowe,
- publikacje i czasopisma jako forma szerokiego rozpowszechniania i informowania o nowościach technicznych i rozwiązaniach organizacyjnych, tak krajowych, jak i zagranicznych,
- pomoc w kształceniu młodzieży,
- odznaka związku.

ZGROMADZENIA, ZJAZDY, KONFERENCJE

Związek zwoływał statutowo coroczne Ogólne Zgromadzenia, na których Zarząd składał sprawozdanie z merytorycznej i finansowej działalności Związku za miniony okres. Nad sprawozdaniem złożonym przez Zarząd przeprowadzano dyskusję, po której formułowano wnioski i wytyczano kierunki co do działań Związku w kolejnym roku pracy. Poza częścią sprawozdawczą, spotkania takie były również okazją do prezentacji referatów o tematyce obrazującej bieżące prace, nad którymi specjaliści związku pracowali w danym okresie.

Zgodnie z uchwałą Związku z 1926 roku przyjęto formułę organizowania zjazdów ogólnokrajowych jako szerokiego forum branżowego

środowisk związanych z komunikacją miejską. I Ogólnokrajowy Zjazd w Sprawach Komunikacji Miejskowej zapoczątkował takie okresowe spotkania, które spotkały z dużym zainteresowaniem i już na stałe wpisały się w tradycję środowiska komunikacyjnego, jako najlepsza forma wymiany poglądów, tworząc swoiste lobby branżowe oraz forum dyskusyjne i opiniotwórcze, które poprzez podejmowane wnioski, uchwały i apele stanowiło istotny i mocny głos środowiska adresowany do władz, administracji i resortów odpowiedzialnych za rozwój i doskonalenie tej gałęzi gospodarki.

Fenomenem okresu międzywojennego było zorganizowanie w 1930 roku w Warszawie XXII Kongresu Międzynarodowej Unii Tramwajów, Kolei Dojazdowych i Przedsiębiorstw Autobusowych (od 1939 roku funkcjonującego pod nazwą Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego UITP). Poza obradami kongresowymi umożliwiono gościom zwiedzenie zorganizowanej wielkim nakładem pracy w Poznaniu Międzynarodowej Wystawy Turystyczno-Komunikacyjnej, dającej obraz stanu komunikacji zbiorowej w Polsce na tle rynku międzynarodowego.

Z chwilą wybuchu drugiej wojny światowej działalność Związku została przerwana i w swej poprzedniej formie, z okresu międzywojennego, nigdy się już nie odrodziła.

Po wyzwoleniu, działalność związku została wznowiona w formie okrojonej (na mocy decyzji Ministra Komunikacji) dopuszczającej działalność Związku w formie „Zjazdu Kierowników Przedsiębiorstw”. W ramach tego, grupa inicjatywna zawiązała Komitet Organizacyjny, którego celem było zorganizowanie Ogólnokrajowego Zjazdu Kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych. Zjazd odbył się w dniach 28–29 września 1945 roku w Warszawie przy akceptacji i pod patronatem Ministra Komunikacji.

Zjazd ten wszyscy uznali za bardzo udany. Po jego zakończeniu wybrano Komitet Wykonawczy, ustalono regulamin pracy, sporządzono sprawozdanie pisemne ze Zjazdu celem przedstawienia go Ministrowi wraz z planem dalszego działania. Uchwały i Zalecenia Zjazdu zatwierdzone zostały w dniu 23.10.1945 r. przez Ministra Komunikacji. Kolejne spotkanie doprowadziło do uzgodnienia budżetu biura, liczby etatów i jego siedziby. Wszystko wskazywało, że współpraca tej pozarządowej organizacji z rządowymi agendami została nawiązana. Nieste-

MIĘDZYNARODOWE KONGRESY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

XXII Kongres Międzynarodowej Unii Tramwajów, Kolei Dojazdowych i Przedsiębiorstw Autobusowych – 1930

ZJAZDY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

- 1. Ogólnokrajowy Zjazd w sprawach Komunikacji Miejskowej – Warszawa 1927
- 2. Ogólnokrajowy Zjazd w sprawach Komunikacji Miejskowej – Warszawa 1932
- 3. Ogólnokrajowy Zjazd w sprawach Komunikacji Miejskowej – Warszawa 1938
- Ogólnokrajowy Zjazd Kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych – Warszawa 1945
- Ogólnokrajowy Zjazd w sprawach Komunikacji Miejskowej – Kraków 1947
- Ogólnokrajowy Zjazd w sprawach Komunikacji Miejskowej – Wrocław 1948
- IV Ogólnokrajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Gdańsk 1957
- V Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Katowice 1958
- VI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Szczecin 1959
- VII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Olsztyn 1960
- VIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Poznań 1961
- IX Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Wałbrzych 1962
- X Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Łódź 1964
- XI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Radom 1966
- XII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Białystok 1968
- XIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Częstochowa 1970
- XIV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Bydgoszcz 1972
- XV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Lublin 1974
- XVI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Gdańsk 1976
- XVII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Kielce 1978
- XVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Poznań 1980 – (nie odbył się)
- XIX Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Poznań 1982
- XX Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Kraków 1984
- XXI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Włocławek 1986
- XXII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Białystok 1988
- XXIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Warszawa 1990
- XXIV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Gorzów Wlkp. 1992
- XXV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Szczecin 1994
- XXVI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Łódź 1996
- XXVII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Wałbrzych 1998
- XXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Białystok 2000
- XXIX Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Kalisz 2002
- XXX Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Poznań 2004
- XXXI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Gdańsk/Gdynia/Wejherowo 2006
- XXXII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Kielce 2008
- XXXIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Słupsk 2010
- XXXIV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Lublin 2012
- XXXV Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Grudziądz 2014
- XXXVI Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Łódź 2016
- XXXVII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – Warszawa 2018

ty 30 listopada 1945 roku Departament Ogólny Ministerstwa Komunikacji rozesłał okólnik do przedsiębiorstw o decyzji wstrzymującej wpłatę składek na organizację Zjazdów i na utrzymanie Biura Zjazdowego, tłumacząc swą decyzję mającym się wkrótce ukazać Dekretem Prezydenta o przewłaszczeniu przedsiębiorstw. Przejmując gospodarkę przedsiębiorstw, Ministerstwo miało zaspakajać wszelkie ich potrzeby a co za tym idzie istnienie Związku i Biura uznano za zbędne.

Ostatecznie w 1949 roku Ministerstwo Gospodarki Komunalnej Miejska Rada Narodowa m. st. Warszawy zdecydowała o likwidacji Związku. Stało się tak w wyniku realizowanego przez państwo programu centralizacji władzy, w ramach którego istnienie wszelkich dobrowolnych organizacji, uznano za bezcelowe.

Po ośmioletniej przerwie, WPK w Gdańsku pod merytorycznym nadzorem Departamentu Komunikacji Miejskiej Ministerstwa Gospodarki

Komunalnej oraz Zakładu Komunikacji Miejskiej Instytutu Gospodarki Komunalnej zorganizowano Zjazd Komunikacji Miejskiej, który spotkał się z wielkim zainteresowaniem ze strony przedsiębiorstw komunikacyjnych, do tego stopnia, że uczestnicy spotkania postanowili jednogłośnie organizować podobne spotkania corocznie. Tak też się dzieje, że zjazdy komunikacji miejskiej organizowane są od tego momentu regularnie (do roku 1962 corocznie, a następnie co dwa lata), stając się ponownie tradycyjnym zwyczajem branży.

ZRZESZENIE PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Wypadki sierpniowe 1980 roku zainicjowały szereg nowych oddolnych inicjatyw w różnych grupach zawodowych, w tym również w środowisku komunikacji miejskiej. Wróciła, podejmowana na wielu spotkaniach i w trakcie kontaktów osobistych ludzi związanych z komunikacją miejską, inicjatywa powołania jednolitej, dobrowolnej, niezależnej i samorządnej organizacji, jednoczącej środowisko komunikacyjne, mającej na celu integrację środowiska i reprezentowania go wobec władz zwierzchnich. Tę oddolną inicjatywę popierało również Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji oraz ówczesne Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska.

Bezpośrednie działania w tym zakresie podjęła grupa dyrektorów pięciu przedsiębiorstw – MZK Warszawa, MPK Łódź, WPK Katowice, MPK Częstochowa, MPK Lublin – na spotkaniu w dniu 16 czerwca 1982 roku w MPK Łódź. Na tym spotkaniu podpisano wstępne porozumienie w sprawie utworzenia Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej, postanowiono podjąć prace nad projektem statutu oraz ustalono konieczność zwołania w najbliższym czasie narady w szerszym gronie w celu pozyskania kolejnych członków, zwolenników tej inicjatywy.

W efekcie tego zwołano 24 czerwca 1982 roku w Częstochowie naradę przedstawicieli 29 przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, zatwierdzono statut, wybrano miejsce na siedzibę, powołano zespół mający zająć się sprawami rejestracji związku i niezbędnymi sprawami organizacyjnymi oraz podpisano umowę o przystąpieniu do związku (11 przedsiębiorstw) z zaleceniem rozesłania tych materiałów do wszystkich potencjalnie zainteresowanych tą inicjatywą przedsiębiorstw w kraju. W wyniku podjętych

starań doprowadzono do rejestracji Zrzeszenia Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej w Polsce w dniu 8 marca 1983 roku.

Zrzeszenie prowadziło działalność w czterech grupach problemowych:

- techniczno-zaopatrzeniowej,
- organizacyjnej,
- ruchu,
- ekonomiczno-finansowej.

Podstawowym celem działalności Zrzeszenia, wynikającym ze statutu, było nadanie odpowiednich form współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami oraz wykonywanie różnorodnych usług na rzecz członków Zrzeszenia. Funkcje usługowe miały charakter działań:

- inicjujących – prezentowanie przedsiębiorstwom nowych, efektywniejszych rozwiązań technicznych, organizacyjnych lub ekonomicznych, proponowanych przez placówki naukowo-badawcze, a stosowanych z dobrym skutkiem przez inne przedsiębiorstwa,
- konsultacyjno-opiniotwórczych – aktywne uczestnictwo kompetentnych przedstawicieli przedsiębiorstw we wszystkich sprawach problemowych, dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej, a wymagających dopracowania ich wspólnego stanowiska,
- organizatorsko-planistycznych – rozwiązywanie konkretnych problemów technicznych, ekonomicznych itp., zawartych we wspólnie utworzonym, rocznym planie pracy Zrzeszenia,
- integrujących – stworzenie możliwości osobistych kontaktów, wspólnej wymiany doświadczeń itp.

SPÓŁKA PEKAEM

Podczas gdy działalność Zrzeszenia zaczęła przynosić określone efekty, Rada Państwa podpisała w dniu 24 lutego 1989 roku, słynną „demonopolizacyjną” ustawę na mocy której w art. 9 ust.1, zawarte było stwierdzenie: „Zrzeszenia przedsiębiorstw państwowych ulegają rozwiązaniu w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie”. W tej sytuacji środowisko komunikacyjne, które stworzyło zaledwie kilka lat temu Zrzeszenie – organizację z powodzeniem je reprezentującą, zostało jej pozbawione prawie z dnia na dzień, podobnie jak przed laty Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce – który został rozwiązany administracyjnym rozporządzeniem władz.

Na zebraniu założycielskim, które odbyło się w dniu 2 maja 1989 roku, powołano do życia

nową organizację, która otrzymała nazwę „Biuro Usług i Współpracy Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej – PEKAEM Spółka z o.o.” Spółka, zgodnie z przyjętym programem miała się zajmować:

- prowadzeniem doradztwa technicznego, ekonomicznego i organizacyjnego, wykonywaniem ekspertyz, prac studialnych, prowadzeniem odbiorów technicznych itp.,
- wdrażaniem i rozpowszechnianiem nowatorskich, efektywnych rozwiązań techniczno-ekonomicznych, opracowywaniem dokumentacji techniczno-technologicznych, poszukiwaniem producentów, uruchamianiem produkcji, sprawowaniem gwarancji itp.,
- organizowaniem szkoleń, praktyk oraz kursów specjalistycznych w zakresie eksploatacji sprzętu technicznego, ekonomiki i organizacji przedsiębiorstw itp.,
- zagospodarowywaniem materiałów zbędnych i odpadowych,
- prowadzeniem usług handlowych i spedycyjnych,
- eksportem usług,
- prowadzeniem innej działalności produkcyjno-handlowej prawem nie zabronionej.

Biuro Usług i Współpracy Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej – PEKAEM Spółka z o.o. nie zostało początkowo zlikwidowane, ale jego działalność została jedynie „uśpiona”. Dopiero po kilku latach, po całkowitym przejęciu prowadzonej działalności przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, spółkę wyrejestrowano.

IZBA GOSPODARCZA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Po likwidacji Zrzeszenia, gdy jego funkcje przejściowo pełniła spółka PEKAEM, poszukiwano wciąż innych, instytucjonalnych form współpracy przedsiębiorstw komunikacyjnych. Możliwości takie stworzyła ustawa o izbach gospodarczych z dnia 30 maja 1989 roku, która właśnie pozwalała na tworzenie wspólnych przedstawicielstw zawodowych, których celem byłoby reprezentowanie interesów gospodarczych zrzeszonych w niej członków w zakresie prowadzonej działalności usługowej, wytwórczej, handlowej itp., wobec organów państwowych i samorządowych.

W wyniku szeregu spotkań inicjujących i zebrania założycielskiego, rozpoczęto prace organizacyjne, w tym również nad opracowaniem nowego Statutu Izby, co sfinalizowano na

zebraniu założycielskim w dniu 5.09.1990 roku w MPK w Łodzi. Podjęto wtedy Uchwałę o utworzeniu Izby, przyjęto Statut oraz wybrano dla potrzeb przeprowadzenia czynności organizacyjnych i rejestracyjnych pięciocioosobową Radę Nadzorczą oraz trzyosobowy Zarząd z Włodzimierzem Kołygą jako Prezesem Izby. Pod aktem założycielskim podpisały się 103 firmy. W wyniku dalszych działań umocowani przedstawiciele złożyli w dniu 13.12.1990 roku w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy wnioski o wpisanie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej do rejestru.

Ostatecznie Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej została zarejestrowana w rejestrze Izb Gospodarczych pod numerem IG-18 w dniu 5 marca 1991 roku. W dniu 27 czerwca 1991 roku odbyło się w Białobrzegach k. Warszawy, pierwsze po rejestracji Walne Zgromadzenie Członków Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Na obradach przyjęto regulaminy: Walnego Zgromadzenia, Rady Nadzorczej i Zarządu a także wybrano 9-osobową Radę Nadzorczą oraz 3-osobowy Zarząd Izby.

Celem działania Izby, podobnie jak poprzednich organizacji stała się obrona interesów zrzeszonych w niej członków w przypadku pojawiających się zagrożeń oraz świadczenie na ich rzecz funkcji usługowych poprzez:

- uczestniczenie w przygotowywaniu i wyrażanie opinii o projektach ustaw i rozporządzeń wykonawczych dotyczących funkcjonowania i rozwoju komunikacji miejskiej w Polsce,
- wyrażanie opinii o wdrożonych rozwiązaniach prawnych oraz podejmowanie interwencji w przypadku zagrożeń w prawidłowym funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Polsce,
- monitorowanie komunikacji miejskiej,
- organizowanie współpracy członków Izby w zakresie techniki, organizacji, zarządzania ekonomiki, systemów nadzoru i sterowania ruchem, informacji dla pasażerów, systemów wnoszenia opłat, jakości świadczonych usług, benchmarkingu,
- rozpowszechnianie informacji i organizacji szkoleń, konferencji,
- doradztwo techniczne, ekonomiczne, organizacyjne, podatkowe,
- prowadzenie działalności wydawniczej.

IGKM jest organizacją, na którą przedsiębiorstwa komunikacyjne czekały od czasu rozwiązania Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w roku 1949. ■

MARCIN ŻABICKI – IZBA GOSPODARCZA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

O XX Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej z 1984 roku



Ikarus 280 – XX Zjazd Komunikacji Miejskiej 1984 r.

Przygotowując się do XXXVIII Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej w Krakowie postanowiliśmy zajrzeć do archiwalnych materiałów z poprzedniego krakowskiego Zjazdu, który odbył się blisko 40 lat temu. Co zaprzątało głowy ówczesnych szefów komunikacji miejskiej? Odpowiedź na to pytanie szokująco pokazuje jak wiele się zmieniło od tego okresu i jak dalece komunikacja miejska zmieniła się na lepsze!

XX Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej odbył się w Krakowie w dniach 20–22 września 1984 roku pod patronatem Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej – generała dywizji Włodzimierza Oliwy. O tym, czym zajmowano się podczas zjazdu dowiedzieć możemy się z dwutomowego wydawnictwa, w którym zawarto wszystkie zaprezentowane wówczas referaty. Oba tomy opracowane przez krakowski oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komuni-



XX Zjazd Komunikacji Miejskiej – ul. Smolki IX 1984 r.

kacji opatrzone logotypem „Mała Poligrafia MPK Kraków”. Cały Zjazd był pieczołowicie przygotowany przez cały sztab ludzi, zarówno z Krakowa jak i całego kraju. Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego był mgr inż. Jerzy Mikulski, reprezentujący MAiGP, a przewodniczącym Komitetu Lokalnego był mgr inż. Tadeusz Trzmiel – ówczesny dyrektor naczelny MPK.

Pierwsze, na co można zwrócić uwagę, to obszerny, wstępny referat przedstawiciela Ministerstwa Administracji i Gospodarki Przestrzennej. Wynika z niego, że komunikacja miejska jest istotnym dla Rządu elementem gospodarki, decydującym o jakości życia przede wszystkim w dużych miastach. Na koniec 1983 w Polsce pracowało 13 838 autobusów miejskich, 4804 tramwajów oraz 243 trolejbusy, co z grubsza odpowiada teraźniejszym ilostanom na rok 2022. Mówca dość samokrytycznie – jak na ówczesne standardy – przyznał: „...oceniając obecny stan komunikacji miejskiej należy stwierdzić, że nie jest ona jeszcze dostosowana do istniejących w miastach potrzeb przewozowych i nie zapewnia pasażerom właściwego standardu podróżowania, szczególnie w dojazdach do pracy.” Miał na myśli to, że dla części

pasażerów czas podróży do pracy przekracza 60 minut (wobec zalecanej wytycznymi RWPg wartości maksymalnej 30–40 minut), a w godzinach szczytu na 1 m² podłogi autobusu lub tramwaju przypada aż 7–8 pasażerów.

W wystąpieniu tym zarysowano program rozwoju komunikacji miejskiej do roku 2000. Przyjęto założenia, że parametr średniej ruchliwości mieszkańców miast pozostanie na stabilnym poziomie (czyli 460 podróży na mieszkańca rocznie), liczba pasażerów wzrośnie nieco w związku z przyrostem naturalnym, ale bardziej z powodu uruchamiania komunikacji miejskiej w nowych ośrodkach, istotnie natomiast wzrośnie średnia długość podróży (z 5 do 7 km) w związku z budową wielkich osiedli mieszkaniowych na obszarach peryferyjnych. Jako główny element programu wskazano jednak „konieczność standardu obsługi” – w tym zmniejszenie liczby pasażerów do nie więcej niż 6 na 1 m². I tak wyliczono, że w 2000 roku (w stosunku do 1981 roku) liczba pasażerów wzrośnie o 33%, praca przewozowa wyrażona pasażero-kilometrami wzrośnie o 87%, a potencjał przewozowy wyrażony w globalnej liczbie miejsc w taborze wzrośnie aż o 120%. Czego złego nie



XX Zjazd Komunikacji Miejskiej – wizyta uczestników Zjazdu na budowie dworca kolejowego w Krakowie, IX 1984 r.

powiedzielibyśmy o trudnych czasach lat 80-tych, to trzeba przyznać, że ostatecznie ówczesna „władza” w miarę wywiązała się z tych deklaracji o wzroście dostaw taboru komunikacyjnego, co objawiło się m.in. w masowym imporcie Ikarusów.

Jeden z kolejnych referatów dość szczegółowo opisywał mobilność miejską w poszczególnych miastach. Bardzo trafnie prognozowano, że w polskich miastach lawinowo zaczną wzrastać wskaźnik motoryzacyjny, dochodząc do 250 samochodów na 1000 mieszkańców w 1990 roku. Dla opisu ówczesnej mobilności miejskiej w Krakowie przytoczono niezbyt aktualne dane uzyskane na podstawie badań Pracowni Inżynierii Ruchu przy Wydziale Komunikacji Miejskiej Urzędu Miasta Krakowa z lat 1974-75. Jak nie trudno odgadnąć udział przejazdów komunikacją zbiorową w „niepieszym ruchu” wyniósł nieprawdopodobnie dużo, bo aż 92%. Warto jednak podkreślić, że w tamtych latach dość dużo podróży (aż 21,2%) określano jako podróże piesze. Znamienne jest, że w tamtych czasach w ogóle nie rejestrowano podróży rowerowych i rzeczywiście – z różnych powodów – w Polsce ich nie było.

W innej części konferencji pojawiły się natomiast dane z miast RFN, gdzie już wtedy udział podróży rowerem wyniósł ponad 15%.

Podział zadań przewozowych w Krakowie w% na podstawie badań w latach 1974-75		
	Ruch	
	pieszy	niepieszy
podróże piesze	21,2	
podróże niepiesze	78,8	
wtym:		
komunikacja zbiorowa	72,8	92,4
komunikacja indywidualna	4,4	5,6
taksówki i inne środki przewozowe	1,6	2,0
RAZEM	100,0	100,0

Uwagę zwraca również, jak zgrabnie uniknięto wskazywania przewozów krakowskimi dorożkami – ten środek transportu doklejo no niejako do „nowoczesnych” taksówek.

Wskaźnik motoryzacji w Krakowie w 1980 roku wyniósł 104 pojazdów na 1000 mieszkańców, plasując się nieco w tyle w stosunku do innych dużych miast (Poznań – 159, Warszawa – 157, Częstochowa – 130, Wrocław – 125, Bydgoszcz – 113),



Autosan H-10 – XX Zjazd Komunikacji Miejskiej 1984 r.

wyprzedzając jednak Rzeszów – 94, Szczecin – 92 i Łódź – 85.

Cóż, ... z perspektywy lat prezentowane dane wydają się być absurdalne, choć pewnie powrót do takiej statystyki współcześnie mógłby zostać uznany dziś za krok w stronę znaczącej poprawy jakości życia w Krakowie!

Dyrektor Tadeusz Trzmieł, zarysowując plany rozwojowe dla krakowskiego systemu transportowego, wskazywał na większe wykorzystanie kolei do obsługi odległych obszarów intensywnej zabudowy, zastosowanie systemu premetra dla przemieszczeń bliższego zasięgu, wykorzystywanie systemu tramwajowego i autobusowego dla obsługi obszarów o mniejszej intensywności zabudowy, potrzebę budowy systemu dróg ruchu szybkiego (w tym autostrad) oraz systemu ulic ruchu przyspieszonego i normalnego oraz plany budowy odpowiedniego zaplecza komunikacji zbiorowej.

Podczas Kongresu nie mogło zabraknąć również relacji z tego, co dzieje się w komunikacji miejskiej na Świecie. Relacjonując wiodące wątki z Międzynarodowego Kongresu UITP z Rio de Janeiro wspomniano m.in. o „kierunkach auto-

matyzacji metra” na przykładzie uruchamianego właśnie bezzałogowego systemu metra w Lille. Musiała być to wówczas kosmiczna abstrakcja w polskich warunkach. Zdaje się, że z większym zrozumieniem przyjęto wnioski komisji autobusowej UITP, która postulowała unifikację taboru, zwiększenie jego trwałości i niezawodności, a nawet to, aby „podstawowe zespoły powinny nadawać się do naprawy za pomocą zwykłych środków, do których dostęp jest w miarę łatwy, a czas potrzebny do wykonywania napraw zredukowany do minimum.”

W drugiej części kongresu skupiono się na bardziej szczegółowych zagadnieniach technicznych, pogrupowanych w trzech sekcjach: elektrycznej, autobusowej i ruchu. Kraków reprezentował dr hab. inż. Andrzej Rudnicki z Politechniki Krakowskiej z referatem o tytule „Program i przebieg eksperymentów dyspozytorskich w miejskiej komunikacji autobusowej w Krakowie”. Celem prowadzonych eksperymentów dyspozytorskich było budowanie podwalin pod automatyczne systemy sterowania ruchem poprzez ocenę aktualnego systemu dyspozytorskiego, wskazywanie pożądanych działań dyspozytorskich, porównanie

efektywności sztywnych i elastycznych rozkładów jazdy oraz tzw. czystych i mieszanych strategii dyspozytorskich, sprawdzenie możliwości koordynacji ruchowej na dwóch liniach o pokrywającym się w dużej mierze przebiegu, weryfikację wypracowanych wcześniej modeli sterowania dyspozytorskiego i sprawdzanie w praktyce adekwatności wskaźników jakości oraz sprawdzenie efektów sterowania z wykorzystaniem dostępnych środków technicznych oraz innych prostych urządzeń a nawet bez użycia tych urządzeń. Oczekiwano, że wszystkie te działania będą prowadzić do poprawy punktualności i regularności kursowania autobusów, skrócenia czasu podróży, a co za tym idzie poprawy warunków podróżowania pasażerów (w szczególności do niedopuszczenia do nadmiernego zatłoczenia), i zmniejszenia zmęczenia pracą w grupie kierowców. Dodatkowy cel określono na „podniesienie zaufania społeczeństwa do komunikacji zbiorowej”.

Do eksperymentów wytypowano następujące linie: 130 (Osiedle Azory – Dworzec Główny), 113 (Wieczysta – dworce), 139 (Nowa Huta – śródmieście), 164 (osiedla XXX-lecia – Bonarka), oraz 114 (linia w dużej mierze pokrywająca się ze 164). W przeprowadzonych eksperymentach testowano:

- przytrzymywanie autobusów na przystankach krańcowych i niektórych pośrednich stosownie do sztywnego rozkładu, przeplanowanego rozkładu, przy zachowaniu minimalnego odstępu lub w wyniku kroczącego wyrównywania odstępów;
- wprowadzanie wozu rezerwowego w środek dużej luki;
- omijanie przystanków – przejazd części trasy bez pasażerów w celu najszybszego powrotu do pozycji rozkładowej.

Podczas wykonywania eksperymentów wykorzystano radiowęzły mobilne będące na wyposażeniu służby ruchu oraz specjalne zegary kwarcowe wypożyczone z Politechniki Krakowskiej, które udostępniono dyspozytorom, obserwatorom i części kierowców. Użyto również przewoźne sygnalizatory świetlne dla wyprawiania autobusów, wykonane we własnym zakresie przez MPK, specjalne plansze informacyjne dla kierowców oraz analogowe tablice z treścią „autobus odjedzie za ... minut”. Pierwotnie planowano zastosowanie cyfrowych zegarów świetlnych, ale z powodów technicznych skończyło się na tarczy obrotowej ręcznie obsługiwanej przez dyspozytora. W trakcie trwania eksperymentów dokonano dokładnej

rejestracji faktycznego kursowania autobusów aby zebrać dane dotyczące czasów przejazdów, postojów i napełnień, które posłużyły do oceny jakościowej pracy przewozowej. Odstąpiono przy tym od wyznaczenia współczynnika punktualności jazdy, gdyż cele realizowanych eksperymentów wykluczały jednocześnie jego maksymalizowanie.

Na koniec przeprowadzono ankietowanie pasażerów. Większość z nich pozytywnie odniosła się do działań MPK, choć tylko nieco ponad połowa respondentów uznała, że doszło do poprawy w kursowaniu autobusów, a niewiele mniej twierdziło, że eksperymenty nie miały większego wpływu na kursowanie autobusów.

Generalnie krakowskie eksperymenty były pierwszymi w kraju działaniami tego typu, wzorowanymi na doświadczeniach brytyjskich. Po latach możemy uznać, że stały się podwaliną do oczywistych dziś standardów zarządzania ruchem w komunikacji miejskiej w całym kraju. W podsumowaniu pojawiły się przy tym dwie ciekawe uwagi. Podczas eksperymentów zauważono problem czynnika ludzkiego, bowiem wśród kierowców „nierządki jest sceptycyzm” i zaobserwowano nawet „przypadki – na szczęście nieliczne – celowo zbyt wolnej jazdy, powodującej poważne zakłócenia”. Pewnie dziś do opisanego tego użylibyśmy terminu „strajk włoski”. Natomiast na pytanie jak od fazy eksperymentu przejść do pełnego upowszechnienia zasad racjonalnego sterowania dyspozytorskiego czytamy jakże proroczą zapowiedź: „Szansy w tym zakresie można upatrywać w reformie gospodarczej wprowadzanej w przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Uzależnienie wysokości dotacji nie tylko od ilościowego wykonania zadań przewozowych, lecz także od jakości świadczonych usług (w tym od niezawodności i regularności kursowania), mogło by stymulować pożądane działania w tym zakresie, w tym także dostarczyć środków na budowę zautomatyzowanych systemów sterowania w komunikacji zbiorowej”.

Lektura archiwalnych materiałów zjazdowych uświadamia nam drogę, jaką przeszła komunikacja miejska w Polsce przez te 38 lat. Dziś oferujemy usługi na naprawdę wysokim poziomie jakościowym. Nie znaczy to jednak, że brakuje poważnych problemów i wyzwań. Teraz być może czeka nas poszukiwanie efektywnych strategii dyspozytorskich w związku z brakiem dostępności odpowiedniej liczby prowadzących pojazdy... ■

JACEK KOŁODZIEJ

Historia zapisana w pojazdach



Wagon 105NT. Fot. J. Kołodziej

Wsiadając do nowoczesnego, nisko-podłogowego tramwaju nie myślimy o tym jak wiele wysiłku włożono w jego zaprojektowanie i zbudowanie, by służył nam na co dzień w miarę bezawaryjnie. Przyzwyczajeni do ofert dzisiejszych producentów, także tramwajów, oczekujemy wyższego standardu, lepszej ergonomii, przyjemniejszej kolorystyki, bardziej przyjaznego oświetlenia wnętrza, wydajniejszej klimatyzacji i wielu, wielu innych mniej lub bardziej potrzebnych elementów wyposażenia współczesnego miejskiego pojazdu szynowego. To znak naszych obecnych czasów gdzie odbiorca: użytkownik i klient, wskazują potrzeby i oczekiwania a na konkurencyjnym rynku wygrywa tylko ten co oferuje więcej i taniej. Mijamy nadzieję, że dawne czasy, gdy to producent i władza centralnie sterowana dyktowała warunki już nie wrócą. Młodsze pokolenie zapewne zapyta: jak to było?

W 1974 roku zaprezentowano publicznie pierwszy wagon 105N. Jego rozwiązania, jak na tamte czasy i możliwość porównania z innymi eksploatowanymi a wybudowanymi jeszcze w latach trzydziestych tramwajami, były rzeczywiście

nowoczesne. Piękna mocno przeszklona bryła, z wysokim wnętrzem, wygodnymi siedzeniami z modnego tworzywa rzeczywiście mogła robić wrażenie. Ówczesna szkoła wzornictwa przemysłowego w projekcie budowy wagonu pokazała swoją klasę, którą do dziś doceniamy. Niestety, gorzej było z napędem wagonu. Brak dostępu do nowoczesnych rozwiązań i komponentów spowodował, że zastosowano urządzenia pochodzące z wagonów 13N, których pierwowzorem były rozwiązania z początku lat trzydziestych.

O ile w pierwszych kilku latach entuzjazm miast otrzymujących nowoczesne tramwaje był spory o tyle, w miarę upływu lat znacząco malał na skutek wad, jakie wagon posiadał w swej konstrukcji. Jedyne rozwiązanie tramwajów niechętnie reagował na skargi i składane przez użytkowników wnioski. Jako monopolista mógł sobie na to pozwolić: innego producenta w kraju nie było, zakup z zagranicy (Krajów Demokracji Ludowej) ograniczony w zasadzie do czechosłowackiej Tatry wymagał nierealnej zgody ministerstwa a zakup z zagranicy z żelaznej kurtyny w ogóle nie wchodził w grę.

Pod wpływem krytyki niemal wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych Konstal wprowadził



105NT na linii nr 18. Fot. J. Kołodziej

kilka drobnych zmian poprawiających użytkowanie wagonów i kilka niewielkich poprawek dotyczących wyposażenia wagonu. Począwszy od 1979 roku dostarczano do odbiorców wagony oznaczone symbolem 105Na. Na jakiegokolwiek większe zmiany odpowiadające użytkownikom czy pasażerom nie było szans. Producent, zapewne ze względów politycznych jak i jakiegokolwiek chęci rozwoju pozostawał na prośby niewzruszony. Nie pozostawało nic innego jak budowa wagonów we własnym zakresie w posiadanych warsztatach poszczególnych firm eksploatujących tramwaje.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie zawsze należało do awangardy wśród firm komunikacyjnych. Jego niesformość (a dokładniej zatrudnionych pracowników) i chęć poszukiwania nowej własnej drogi w eksploatacji posiadanego taboru od lat było widoczne. Podejmowano wyzwania w poszukiwaniu alternatywnego paliwa dla autobusów, modernizowano stare wagony by choć trochę je unowocześnić i przystosować do obowiązujących wymagań a nawet – co miało długą tradycję – budowano od podstaw tramwaje. Z pewnością powodem takich inicjatyw była bliskość uczelni technicznych znajdujących się w Krakowie i zatrudnienie wielu absolwentów tych uczelni w szeregach pracowników MPK. W 1982 roku nawiązano współpracę z Akademią Górniczo-Hutniczą (nieco wcześniej nawiązano współpracę z Politechniką Krakowską). Efektem tego wspólnego działania miało

być powstanie nowoczesnego napędu impulsowego mogącego zastąpić układ oporowy oferowany przez producenta tramwajów. Rozwiązanie nie było pierwszą próbą jaką podejmowano w Polsce. Ponad dekadę wcześniej takiego rozwiązania poszukiwano w Katowicach i w Warszawie, ale rozwój techniki, a także możliwości techniczne polskich producentów elektroniki, pozwalały dawać nadzieję na sukces przedsięwzięcia.

Badania prototypowych urządzeń przeprowadzono w instytucie AGH a następnie po fazie prób zamontowano w remontowanym w Zakładzie Naprawy Tramwajów MPK w Krakowie wagonie typu 105N wyprodukowanym w 1976 roku (ex 280). Wykonany tramwaj z nowym numerem 1 oddano do eksploatacji, jeszcze bez pasażerów, w marcu 1984 roku. W czerwcu zaprezentowano przebudowany wagon przedstawicielom przedsiębiorstw komunikacyjnych w czasie odbywającego się w Krakowie jubileuszowego XX Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej a chwilę później Instytut Kształtowania Środowiska w Warszawie (jedyna wówczas instytucja dopuszczająca tramwaje do ruchu) rozpoczął badania pod kątem użytkowania z pasażerami. We wrześniu 1984 na linii numer 2 przewiezieni zostali pierwsi mieszkańcy Krakowa. Równocześnie na tej samej linii eksploatowano inny wagon z fabryczną aparaturą, co pozwalało na pozyskanie danych porównawczych dotyczących rzeczywistych korzyści zmodernizowanego wagonu. Po pozytywnych wynikach badań, w których uzyskano ponad 30% oszczędności zużytej energii zdecydowano wykonać próbną serię trzech tak zmodernizowanych tramwajów. Zgodnie z założeniami aparaturę wykonano z materiałów dostępnych w Polsce. „Przekształtniki tyrystorowe, aparaturę energoelektroniczną, filtr sieciowy, nastawnik jazdy wykonał Elektromontaż nr 2 w Nowej Hucie, aparaturę elektroniczną Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie. Wagony zgodnie z dostarczoną dokumentacją przystosował chorzowski Konstal, a w aparaturę elektryczną i energoelektroniczną zostały wyposażone w MPK w Krakowie. Tutaj również zostały uruchomione i wstępnie przebadane”. Wagony – przebudowane ze standardowych wagonów 105N – otrzymały nowe numery 2, 3 i 4. Zostały wprowadzone do ruchu w styczniu 1986 roku. Dwa lata później powstały wagony nr 5 i 6.

W 2007 roku przy pracach związanych z montażem wagonów NGT6 zdecydowano się na wypożyczenie z TŚ w Katowicach wagonu tyrystorowego, który mógłby pełnić rolę holownika w Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie. Jego za-



Wagon 105NT po przebudowie. Fot. J. Kołodziej

daniem było przetaczanie pudeł jak i całych wagonów pomiędzy halami. W tej roli standardowe wagony z rozruchem oporowym nie sprawdzały się. Duże prądy przy długim a w zasadzie nieustannym „rozruchu” powodowały szybkie zużywanie się (wypalanie) styków i oporów rozrusznika – to tak jakbyśmy w samochodzie korzystali wyłącznie ze sprzęgła i pierwszego biegu w manualnej skrzyni biegów. Wagon z rozruchem impulsowym tego problemu nie zna. Z Katowic przyjechał do Krakowa jeden z dziesięciu wyprodukowanych przez Konstal w 1989 roku wagonów 105NT (bliźniaczy do krakowskich wagonów 7 i 8). Wagonowi nadano numer 1001 należący do grupy pojazdów technicznych. Niebawem też sfinalizowano zakup tramwaju. W zamian na Śląsk trafił jeden z wagonów 105Na.

Zakończenie montażu wagonów Bombardiera zbiegło się z awarią wagonu 105NT. Odstawiony w zajezdni Podgórze pomalowany na pomarańczowo tramwaj oczekiwał na naprawę. Niestety, nikt spośród osób znających ten pojazd od strony elektrycznej nie podjął się jego usprawniania. Tak jak w przypadku wcześniejszych prototypowych wagonów brak dokumentacji technicznej (od produkcji minęło trzydzieści lat) był decydujący. Prywatne zapiski jednego z twórców tej serii i jego zaangażowanie nie pomogły. Wagonu jednak nie skasowano ale zdecydowano się na zmianę aparatury. W miejsce tej tworzonej na zapleczu uczelni zbudowanej z części dziś już archaicznych zamontowano współczesne dostępne rozwiązania. Powodem takiego postępowania jest wspomniany impulsowy sposób napędu, który pozwala staremu wagonowi z tradycyjnymi silnikami prądu stałego poruszać się z niewielkimi prędkościami przy du-

żym obciążeniu. Takie warunki występują przy zimowym utrzymaniu sieci trakcyjnej gdy występuje konieczność pokrycia przewodu jezdnego płynem przeciwdziałającym osadzaniu się szadzi i lodu. W wagonie zamontowano stelaż utrzymujący drugi pantograf ze zraszaczem, pompę i zbiorniki płynów. Na ulicach wyróżniać go będzie barwa bowiem wagon pomalowany został na czerwony kolor, który był charakterystyczny dla śląskiej komunikacji skąd wywodzi się wagon. Równocześnie w wagonie pozostawiono fotele pasażerskie co zapewne pozwoli na wykorzystanie wagonu także i w innych celach w okresie letnim.

Wagon o numerze fabrycznym 2887 jest jedynym zachowanym i czynnym tramwajem 105NT z prostą belką grzbietową. Jego budowa w końcu lat 80. XX w. nie była łatwa a wprowadzone przez krakowską uczelnię – AGH – i MPK rozwiązania okazały się tymi oczekiwanymi, które dały początek wielu kolejnym rozwiązaniom zastosowanym w wagonach. Niestety, czas budowy napędu, przy braku dostępu do nowoczesnych technologii, przy zamkniętej granicy i braku możliwości wymiany myśli z zachodnimi instytucjami już w założeniach był skazany na niepowodzenie. Niemniej, po zmianach jakie nastąpiły na początku lat 90 a szczególnie przy gwałtownym rozwoju elektrotechniki i elektroniki dziś te rozwiązania nazwać możemy przełomowymi. Były wzorem dla wielu podobnych rozwiązań jakie z powodzeniem zastosowano jeszcze w czasie produkcji kolejnych odmian wagonów typu 105 jak i modernizacjach w wielu firmach eksploatujących tramwaje. Także i ta nowa aparatura wyprodukowana przez firmę Enika w jakiejś części wzorowana jest na tych rozwiązaniach z lat 80. Miejmy nadzieję, że wagon spełni oczekiwania. ■

JACEK KOŁODZIEJ

Od konnego omnibusu do autobusu zasilanego wodorem – jak zmieniała się komunikacja miejska w Krakowie



Omnibus konny. Fot. Makarewicz



Uruchomienie linii tramwaju elektrycznego



Początek komunikacji autobusowej w Krakowie



Pierwsze autobusy na regularnej linii w Krakowie



Tramwaj elektryczny na ulicy Rakowickiej

-
- | | |
|-----------|--|
| 1875 | uruchomienie stałej regularnej komunikacji obsługiwanej omnibusami |
| X 1882 | uruchomienie tramwaju konnego |
| I 1901 | wprowadzenie do użytku tramwaju elektrycznego |
| I 1913 | uruchomienie tramwaju normalnotorowego |
| I 1927 | rozpoczęcie eksploatacji regularnych linii autobusowych |
| I 1928 | powołanie do życia Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej S.A. – spółki w 100% należącej do Gminy Kraków |
| VI 1952 | likwidacja tramwaju w Rynku Głównym |
| XI 1952 | otwarcie linii tramwajowej do Nowej Huty |
| IV 1953 | likwidacja tramwaju wąskotorowego |
| IV 1969 | likwidacja stanowiska konduktorów w pojazdach MPK |
| XII 1969 | wprowadzenie do ruchu przegubowych wagonów „szybkobieżnych” (102N) |
| VI 1976 | nawiązanie współpracy z Norymbergą |
| VI 1983 | pierwszy w Polsce tramwaj z napędem tyrystorowym |
| X 1989 | pierwsze autobusy i tramwaje w Krakowie sprowadzone zza granicy |
| VIII 1994 | pierwszy autobus niskopodłogowy |
| VI 1995 | zakończenie dystrybucji papierowych biletów abona-mentowych |
| I 1997 | przekształcenie firmy MPK w spółkę akcyjną |
| XII 1999 | pierwszy tramwaj niskopodłogowy w Krakowie |
| XII 2004 | montaż pierwszych automatów biletowych do sprzedaży biletów okresowych |
| V 2014 | początek eksploatacji na regularnej linii autobusów elektrycznych |
| I 2020 | pierwszy w Polsce przejazd tramwaju autonomicznego |
| 2021 | przejazdy na regularnej linii tramwaju Lajkonik bez korzystania z sieci trakcyjnej |
| VI 2022 | kursy na regularnej linii autobusu zasilanego wodorem |
-



Początek testów w Krakowie tramwaju Lajkonik bez korzystania sieci trakcyjnej

Pierwszy w Polsce przejazd tramwaju autonomicznego miał miejsce w Krakowie



Autobus zasilany wodorem na regularnej linii

Uruchomienie pierwszej w Polsce linii regularnej obsługiwanej autobusami elektrycznymi



MAREK GANCARCZYK

Pracownicy MPK mają swoją własną ligę piłkarską



Zwycięzcy 10. edycji piłkarskiej ligi MPK – drużyna kierowców z zajezdni autobusowej Bieńczyce

Kierowcy z zajezdni autobusowej Bieńczyce zostali zwycięzcami 10. edycji piłkarskiej Ligi MPK S.A. W ostatnim meczu, rozegranym w piątek, 1 lipca wygrali z drużyną Instruktorów i z 45 punktami zajęli pierwsze miejsce. Drugie miejsce w Lidze MPK zajęła drużyna kierowców z zajezdni autobusowej Płaszów. Trzecia pozycja w tabeli przypadła kierowcom z zajezdni autobusowej Wola Duchacka. Pozostałe miejsca zajęli motorniczowie z Podgórza i Nowej Huty oraz drużyna Instruktorów.

Podczas uroczystego zakończenia rozgrywek wszystkie drużyny otrzymały dyplomy i puchary, które wręczał Mariusz Szalkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. Nagrody otrzymał także najlepszy strzelec Ligi MPK, którym został Mateusz Wolko, kierowca z Bieńczyce (zdobył 44 bramki). Najlepszym bramkarzem został wybrany Adam Ryciak z zajezdni Wola Duchacka. Drużyną Fair Play został wybrany zespół z Woli Duchackiej.

Wyróżnienie dla najlepszego strzelca Ligi MPK wręczył Mariusz Szalkowski – wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

Poza piłką nożną pracownicy krakowskiego przewoźnika także biegają w ramach grupy MPK Runners Kraków. Do grupy należy już prawie 30 pracowników, którzy aktywnie uprawiają sport, w tym także biorą udział w maratonach i półmaratonach. Wśród biegaczy są kierowcy, motorniczowie, pracownicy zaplecza, a także kierownicy.

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

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

SEBASTIAN KOWAL

Autobusy do Ojcowa kursują z przyczepami rowerowymi



Podczas tegorocznych wakacji miasto Kraków przygotowało specjalną ofertę dla pasażerów korzystających z autobusów rekreacyjnych. Autobusy na linii LRO kursujące do Ojcowa w weekendy zostały wyposażone w przyczepy dostarczone przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Przy współpracy z MPK S.A., które dostosowało swoje pojazdy w haki holownicze, ZTP kupiło dwie przyczepy rowerowe, które mogą przewieźć po 20 szt. rowerów.

Linę rekreacyjną LRO obsługują cztery autobusy, dlatego co drugi kurs jest z przyczepą na rowery.

Wprowadzenie tego rozwiązania okazało się bardzo dobrym pomysłem. Mieszkańcy Krakowa chętnie korzystają z nowej oferty w komunikacji miejskiej.

Przyczepy rowerowe posiadają świadectwo homologacji, ich długość to 6,25m a dopuszczalna masa całkowita pojazdu wraz z rowerami to 750 kg.

Koszt jednej przyczepy to 10250 zł brutto.

Rozkłady jazdy linii rekreacyjnej LRO można znaleźć na stronie www.mpk.krakow.pl oraz rozkłady.ztp.krakow.pl ■

EDYTA ĆWIKLIK

MPK dziękuje strażnikom miejskim za skuteczną interwencję



Zbigniew Ulman, zastępca komendanta Straży Miejskiej Miasta Krakowa (z lewej) oraz Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie (z prawej) z nagrodzonymi strażnikami miejskimi

Młodzi strażnicy Piotr Maczuga i Adam Sobielak oraz operator monitoringu straży miejskiej – Dariusz Czuba otrzymali 28 czerwca 2022 roku specjalne podziękowania od wiceprezesa zarządu MPK S.A. w Krakowie Grzegorza Dyrkacza za skuteczne działania, w wyniku których ujęci zostali sprawcy dewastacji wiat przystankowych. Zaangażowanie strażników miejskich docenił również komendant Straży Miejskiej Jerzy Mądrzyk, przyznając im nagrody.

Do zatrzymania sprawców dewastacji doszło 21 czerwca w nocy, na rondzie Matecznego. Operator monitoringu zauważył dwóch młodych mężczyzn malujących po wiacie sprayem. To on skierował

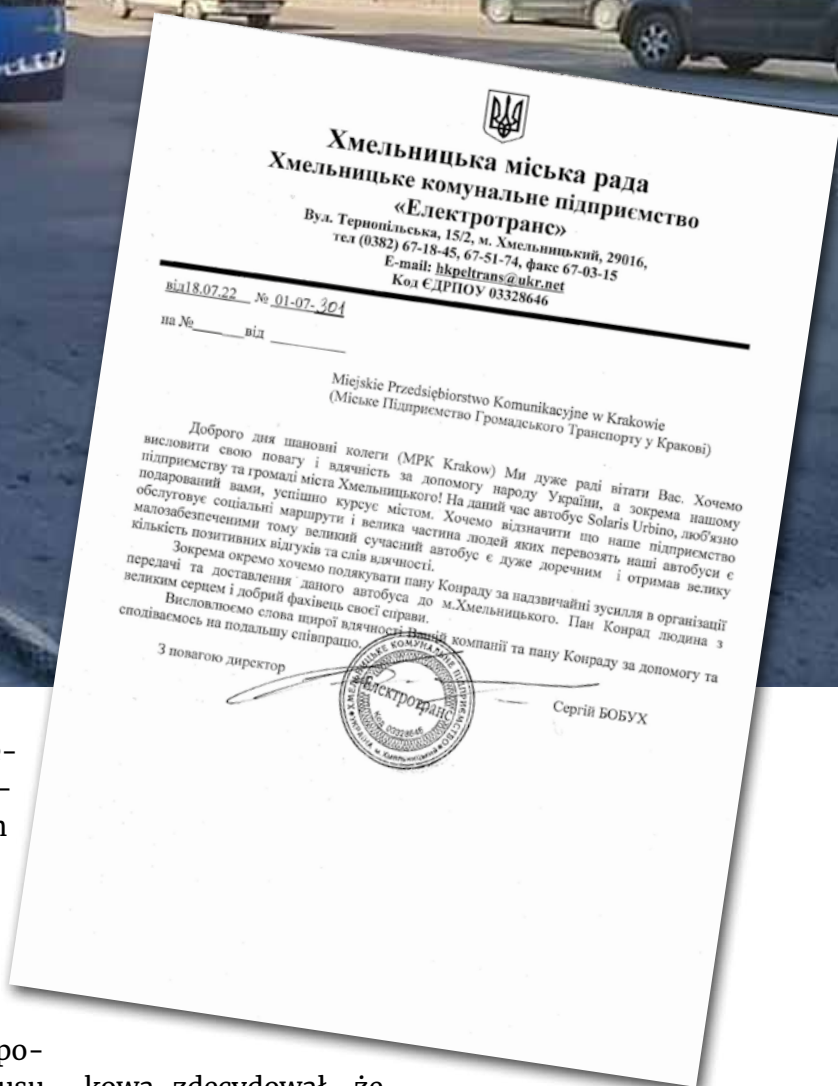
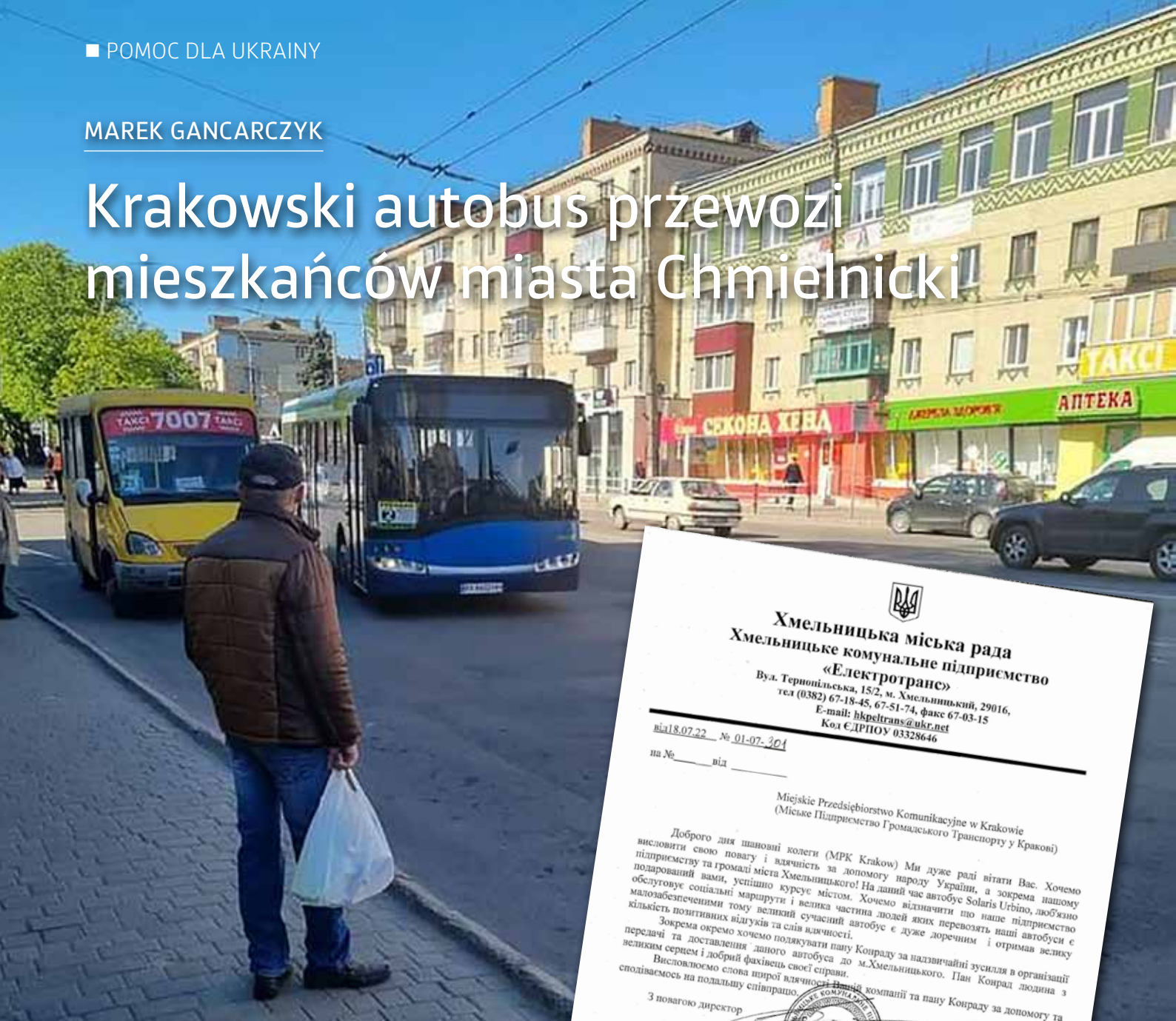
na miejsce patrol informując, że sprawcy wsiedli do autobusu linii 304. Strażnicy dogonili autobus i ujęli dwóch mężczyzn w wieku około 25 lat, mieszkańców Dolnego Śląska.

Inspektor ruchu MPK poprosił o przyjazd Pogotowia Utrzymania Trasowego, a pracownicy MPK udostępnili środki czyszczące, którymi sprawcy samodzielnie umyli wiaty pod nadzorem wszystkich obecnych służb.

Doprowadzone do użytku wiaty były już od rana dostępne dla pasażerów. Na zakończenie interwencji każdy ze sprawców otrzymał „pamiątkę” z przyjazdu do Krakowa – mandaty karne w kwocie po 500 złotych. ■

MAREK GANCARCZYK

Krakowski autobus przewozi mieszkańców miasta Chmielnicki



Do MPK S.A. w Krakowie dotarły podziękowania z miasta Chmielnicki za przekazany autobus Solaris Urbino. Tym samym otrzymaliśmy potwierdzenie, że pojazd jest w tym ukraińskim mieście z powodzeniem wykorzystywany na regularnej linii do przewozu mieszkańców. W liście władze przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Chmielnickim zwracają uwagę na bardzo pozytywne opinie na temat krakowskiego autobusu i jego wyposażenia.

Przypomnijmy, że w związku z dramatycznym apelem władz ukraińskiego miasta Chmielnicki Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski podjął decyzję o przekazaniu temu miastu jednego autobusu. W 28 kwietnia 2022 roku do Chmielnickiego został wysłany jeden autobus marki Solaris z 2008 roku o długości 12 metrów. Prezydent Kra-

kowa zdecydował, że autobus do miasta Chmielnicki nie pojedzie pusty, zostały do niego zapakowane bardzo potrzebne rzeczy w Ukrainie, m.in. produkty dla dzieci (pieluchy i produkty żywnościowe z długim terminem ważności), środki czystości, środki higieniczne oraz węże strażackie i gaśnice. Kraków przekazał także pięć autobusów marki Solaris wypełnionych darami do Lwowa. ■

MAŁGORZATA RZYZCZNAK

Edukacja najmłodszych pasażerów czyli od przedszkola do... MPK

„Czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci” mówi dobrze znane, stare przysłowie. Dużo w nim prawdy, bo to co zostanie w nas zaszczerpane w pierwszych latach naszego życia często owocuje w kolejnych. Dużą rolę mają w tym nasi rodzice i najbliższa rodzina. To oni zaszczepiają w nas pierwsze zainteresowania i pasje, czasami mniej lub bardziej świadomie swoje własne. Przekazują nam swoje doświadczenia, dzielą swoją wiedzę, zabierają w ciekawe miejsca. No właśnie – ciekawe, czyli jakie? A choćby takie jak MPK S.A. w Krakowie.

Często tym pierwszym miejscem w MPK jest tramwaj lub autobus. To zwykle tu dzieci zadają pierwsze pytania dotyczące pojazdu. Nieraz miałam okazję usłyszeć: „mamo, a dlaczego w tramwaju nie ma pasów?”, „tato, a tramwaj ma kierownicę?”, „babciu, a do czego ten przycisk?”. Na większość pytań rodzic czy opiekun jest w stanie odpowiedzieć, ale zdarzają się takie na które nawet dorosły nie zna odpowiedzi. I co wtedy?

No właśnie ... Można poszukać odpowiedzi w internecie, zapytać znajomego który jest motorniczym lub przyjść na dni otwarte zajeźdni organizowane np. z okazji Dnia Dziecka.

To tu w formie zabawy dzieci, ba! nawet całe rodziny, mają okazję zapoznać się z komunikacją, z zasadami jej funkcjonowania i organizacją, poznać zaplecze, na którym pojazdy przygotowywane są do wyjazdu na linie. Mają okazję też poznać poszczególne typy pojazdów, usiąść za sterami, a nawet samodzielnie poprowadzić tramwaj. To tu też ma miejsce kontakt z osobami wykonującymi w MPK zawód kierowcy, motorniczego, inspektora nadzoru ruchu, mechanika, ślusarza, tokarza, elektryka, spawacza, elektromontera, frezera, elektromechanika, tokarza, itd. I tu jest okazja by uzyskać odpowiedzi na nurtujące pytania – bezpośrednio od specjalistów w danych dziedzinach.

Oprócz cyklicznych akcji z udziałem najmłodszych mają też miejsce akcje organizowane sporadycznie, np. z okazji kolejnych jubileuszy komu-

nikacji, jak parady zabytkowych i nowoczesnych pojazdów. One również służą edukacji – podczas nich młode pokolenie ma okazję doświadczyć jak kiedyś wyglądała podróż ich dziadków i jakie kiedyś obowiązywały zasady. To tu najczęściej starsze pokolenie trzymając na kolanach swoje wnuki odnajduje w pamięci swoje wspomnienia związane z podróżami komunikacją i wspominając swoje własne historie dzieli się nimi z kolejnym pokoleniem.

Co jakiś czas w MPK organizowane są wydarzenia poświęcone bezpieczeństwu. W ramach takich akcji odbywają się pokazy, które bardziej przemawiają do wyobraźni niż same słowa. Ostatnio np., w ramach lekcji bezpieczeństwa, miał miejsce pokaz hamowania pojazdów o różnej masie od 1,5 do 60 ton, który miał na celu uświadomić jak niebezpieczne jest przechodzenie tuż przed nadjeżdżającym tramwajem.

Edukacja najmłodszym odbywa się również w bardziej kameralnych warunkach. Od 2016 roku na tzw. edukacyjne Trambusiowe Trasy zaprasza Trambuś – maskotka firmowa. Początkowo (od kwietnia 2016 roku) program skierowany był do grup przedszkolnych, ale cieszył się tak dużym zainteresowaniem, że szybko ewaluował i już parę miesięcy później został włączony do pilotażowego programu skierowanego do uczniów samorządowych szkół podstawowych (klasy I-III) pod nazwą Akademia Młodego Krakowianina. W ramach tych warsztatów dzieci poznają zawód motorniczego, zapoznają się z tramwajem, jego wyposażeniem, poznają znaczenie piktogramów umieszczonych we wnętrzu pojazdu, przechodzą edukację w zakresie bezpiecznego korzystania z tramwaju, uczą się Savoir Vivre'u w pojeździe oraz odpowiedzialności za wspólne mienie.

MPK oferuje też indywidualną edukację. Każdy w godzinach pracy Biura Obsługi Spółki mieszczącego się w holu biurowca przy ul. Brożka 3, może przeprowadzić swoją pociechę i posadzić za sterami pojazdu łączącego przeszłość z teraź-



Trambuś, oficjalna maskotka MPK to ulubieniec dzieci

niejszością, czyli wagonu typu 105N, popularnie zwanego Akwariuszkiem. Wewnątrz pojazdu wyjeżdżającego wprost ze ściany, znajduje się instrukcja z opisem wszystkich klawiszy znajdujących się na pulpicie tramwaju. Ten stacjonarny symulator jest doskonałym początkiem kursu szkoleniowego dla tych motorniczych, którzy

z racji swojego wieku nie mogą jeszcze podjąć pracy w tym zawodzie.

Wszystkich zainteresowanych komunikacją miejską zapraszamy do śledzenia naszych stron internetowych oraz komunikatów na monitorach w pojazdach. Dzięki temu, na pewno nie umknie Wam żadne ważne komunikacyjne wydarzenie. ■

PIOTR KULA

Kalendarium



Przejazd tramwaju przez tunel Trasy Łagiewnickiej.
Fot. Michał Wojtaszek

3.06.2022 r.

Pierwszy testowy przejazd tramwaju nowo wybudowaną Trasą Łagiewnicką – „Krakowiak” dał radę.

5.06.2022 r.

Rozpoczął się 20. Jubileuszowy sezon Krakowskiej Linii Muzealnej. Na linię nr 0 wyjechały tramwaje: N+ND, SN1+PN3, a także wagon 102N, który został wypożyczony na ten sezon z Poznania.

19.06.2022 r.

Na Krakowskiej Linii Muzealnej kursowały nie tylko historyczne tramwaje. Po raz pierwszy w tym roku pojawiły się na niej także zabytkowe autobusy, które kursowały na linii nr E. Na krakowskie ulice wyjechały cztery pojazdy: Jelcz 272MEX, Jelcz M120, niebieski Ikarus 280 oraz Scania 113CLL.

21.06.2022 r.

Tej nocy patrol Straży Miejskiej zatrzymał dwóch sprawców dewastacji wiat przystankowych na

rondzie Matecznego, które zostały pomalowane sprayem.

Dwóch mężczyzn w wieku około 25 lat, mieszkańców Dolnego Śląska udało się zatrzymać, a na miejsce dotarła policja, Inspektor Ruchu oraz Pogotowie Utrzymania Trasowego. Pracownicy MPK udostępnili środki czyszczące, którymi sprawcy samodzielnie umyli wiaty.

24.06.2022 r.

Mieszkańcy Krakowa mogą, w ramach testów podróżować zeroemisyjnym autobusem zasilanym wodorem marki Solaris Urbino 12 Hydrogen. Być może w najbliższych latach nasza flota wzbogaci się o tak zasilane i przyjazne dla środowiska autobusy.

4.07.2022 r.

Kolejne „elektryki” w naszej flocie. W poniedziałek, 4 lipca została podpisana umowa na dostawę 20 autobusów zasilanych energią elektryczną. Już czekamy na zamówione 13 pojazdów standardowych o długości 12 metrów i 7 pojazdów przegubowych.

9.07.2022 r.

Autobusy linii LR0 do Ojcowa będą ciągnąć za sobą przyczepy na rowery! To fantastyczna informacja dla cyklistów, którzy chcą pojeździć na swoich jednośladach poza Krakowem! To kolejna nowość w ofercie naszej firmy.

12.07.2022 r.

Tramwaj pojawił się na przebudowanym torowisku na al. Jana Pawła II i ul. Ptaszyckiego! Na razie to przejazd próbny, ale do powrotu regularnych kursów już coraz bliżej!

13.07.2022 r.

Przed północą operator monitoringu zauważył młodego chłopaka, który na pętli Borek Fałęcki niszczy tablicę informacyjną z wykazem linii i tras autobusowych, a po chwili oddaje mocz na znajdujący się tam biletomat. Dzięki szybkiej reakcji strażników miejskich udało się go zatrzymać. ■

ALEKSANDRA WAWAK

Jak poruszać się po Krakowie?

Poradnik dla studentów

Październik oznacza początek roku akademickiego. Jest to czas wyzwań dla studentów, a zwłaszcza tych przyjezdnych, którzy po raz pierwszy zamieszkają z dala od swoich rodzinnych miejscowości. Jednak nie wszystko musi być trudne, a już na pewno trudnym nie jest, przemieszczanie się po Krakowie. Dlatego przygotowaliśmy kilka porad, które warto znać, aby spokojnie jeździć komunikacją miejską w naszym mieście.

MASZ MELDUNEK STAŁY W KRAKOWIE LUB PŁACISZ TU PODATKI? WYBIERZ KARTĘ KRAKOWSKĄ

Karta Krakowska daje możliwość:

- zakupu biletu miesięcznego z dodatkową zniżką
- zakupu biletu od razu na okres sześciu miesięcy lub Biletu 5+1
- uzyskania zniżek w obiektach sportowych, kulturalnych, gastronomicznych itp.

Więcej informacji na jej temat można uzyskać na stronie www.kk.krakow.pl

NIE PRZYSŁUGUJE CI STATUS MIESZKAŃCA? SĄ ALTERNATYWY

Zarząd Transportu Publicznego oferuje szeroki wybór biletów papierowych (jednorazowych). Sprawdzają się one, kiedy ktoś jest w Krakowie na krótki okres lub rzadko korzysta z komunikacji miejskiej. Jeżeli jednak zamierzasz codziennie poruszać w ten sposób po mieście, warto zwrócić uwagę na bilety miesięczne dedykowane studentom.

Aktualny cennik wygląda następująco:

BILETY OKRESOWE	CENA BILETU ULGOWEGO
Miesięczny imienny na 1 linię	40,00
Miesięczny imienny – sieciowy, strefa I	74,00
Miesięczny imienny – sieciowy, strefa I+II	79,00
Miesięczny imienny – sieciowy, strefa I+II+III	89,50

Bilet okresowy można wykupić na maksymalnie 3 miesiące.

(Pełny cennik znajduje się na stronie: www.mpk.krakow.pl).

Bilet na jedną linię będzie najlepszą opcją, jeżeli poruszamy się jednym konkretnym tramwajem lub autobusem. Trzeba po prostu wybrać numer, który najbardziej nam odpowiada. Pozwala jeździć też innymi liniami, ale tylko, kiedy ich trasa pokrywa się z naszą docelową. Działa on tylko w obrębie Krakowa.

GDZIE ZNAJDUJĄ SIĘ POSZCZEGÓLNE STREFY TARYFOWE?

Obszar, w jakim poruszają się nasze autobusy, dzieli się na takie trzy:

STREFA I – obejmuje granice administracyjne Krakowa

STREFA II – obejmuje terytoria okolicznych miast i gmin

STREFA III – obejmuje gminy Krzeszowice i Brzeźnica

Warto pamiętać, że poza obszar Krakowa, kursują linie aglomeracyjne, przyspieszone i nocne rozpoczynające się kolejno cyframi 2,3,9 (np. 222, 304, 903). Jeżeli jednak nie jest się pewnym, w jakiej strefie znajduje się nasz przystanek, pomocne będą strony takie jak: rozklady.mpk.krakow.pl czy jakdojade.pl.

JAK MOŻESZ KUPIĆ BILET OKRESOWY?

Do wyboru są dwie opcje, w zależności od preferencji:

■ nośnik plastikowy

Może nim być Krakowska Karta Miejska, Karta Krakowska lub legitymacja studencka. Bilet zapisywany jest w formie cyfrowej na jednym z nich.

Aby wyrobić KK/KKM należy udać się z dokumentem tożsamości i papierową fotografią do jednego z czterech działających Punktów Sprzedaży Biletów:

ul. Wielopole 1

ul. Podwale 3/5
os. Centrum D bl. 7
ul. Pawia 5a, Pętla autobusowa MPK Dworzec
Główny Wschód

Oczywiście wizyta w punkcie jest jednorazowa. By nie musieć stać w kolejkach, kolejny bilet można kupić w automatach KKM w całym mieście lub przez stronę www.ebilet.kkm.krakow.pl

■ aplikacja mobilna (polecana)

W tym przypadku działa się samodzielnie. Wystarczy zarejestrować się w aplikacji mKKM, dodać swoją fotografię i wpisać podstawowe dane. Następnie można już zakupić bilet, który należy powiązać ze swoim urządzeniem. Przy kontroli wystarczy wyświetlić na ekranie automatycznie generowany kod graficzny (Aztec Code), który będzie aktywny przez 2 minuty.

JESTEŚ STUDENTEM JEDNEJ Z TYCH UCZELNI? NIE MUSISZ PRZYCHODZIĆ DO PUNKTU SPRZEDAŻY

Legitymacje, zanim staną się nośnikami biletu, wymagają przygotowania przez pracowników PSB, jednak nie wszystkie. Uczelnie, które samodzielnie kodują swoje legitymacje to:

1. Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości
2. Akademia Górniczo-Hutnicza
3. Uniwersytet Jagielloński
4. Politechnika Krakowska
5. Uniwersytet Rolniczy
6. Wyższa Szkoła Europejska
7. Uniwersytet Pedagogiczny
8. Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Jeżeli studiuje się na jednej z nich, od razu po otrzymaniu legitymacji można wykupić bilet samodzielnie w jednym z automatów KKM.

CZY MUSISZ ZAWSZE NOSIĆ PRZY SOBIE LEGITYMACJĘ STUDENCKĄ?

Tak. Nieważne, na jakim nośniku posiada się bilet. Legitymacja studencka jest niezbędną, ponieważ to ona daje możliwość zakupu biletów ulgowych. Kontroler podczas wykonywania swojej pracy w autobusie czy tramwaju poprosi o jej okazanie. Jeżeli jej się przy sobie nie posiada lub jest ona nieważna, trzeba będzie uiścić opłatę podwyższoną.

Wszelkie sprawy z tym związane, kieruje się bezpośrednio do zewnętrznej firmy, która się tym zajmuje. Od dnia 1 marca 2022 r. podmiotem uprawnionym do kontroli biletów w środ-

kach Komunikacji Miejskiej w Krakowie jest Rewizor Sp. z o.o. z filią w Krakowie z siedzibą przy ul. Kluczborskiej 48/LU

Aby zawsze być na bieżąco, warto sprawdzić takie strony jak: www.mpk.krakow.pl, www.kk.krakow.pl, www.ztp.krakow.pl lub Facebooka, a konkretnie fanpage „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie”.

Jak widać większość spraw, można załatwić przez Internet, więc serdecznie zapraszamy do takich rozwiązań. A teraz pozostaje nam tylko życzyć udanego roku akademickiego i wielu sukcesów! ■

MAREK GANCARCZYK

MPK wspiera dziecięce talenty

W dniu 13 czerwca w Teatrze KTO odbyła się X gala „Mecenasa Dziecięcych Talentów”. Głównym celem spotkania było podziękowanie mecenasom i darczyńcom za aktywne wspieranie projektu oraz wspólne, wraz z dziećmi i rodzicami, świętowanie jubileuszu.

Projekt „Mecenas Dziecięcych Talentów” realizowany od 2012 r., z inicjatywy pełnomocnik Marzeny Paszkot, to wspólne przedsięwzięcie Krakowa oraz Fundacji KDM, przy współpracy z MOPS.

W ramach projektu pomocą obejmowane są utalentowane dzieci z krakowskich szkół podstawowych, które ze względów materialnych, bytowych lub rodzinnych nie mogą w pełni rozwijać swoich uzdolnień i pasji. **Przez 10 lat udało się wesprzeć blisko 70 młodych krakowian.** Udało się pomóc m.in. młodym gimnastyczkom artystycznym, baletnicom, wokalistkom, muzykom (grającym na skrzypcach, pianinie), plastykom, sportowcom (piłkarze, ju-jitsu, jazda konna, żeglarze), matematykom oraz dzieciom uzdolnionym w przedmiotach ścisłych lub językowo. Młode osoby realizujące w praktyce swoje marzenia oraz pasje są wzorem do naśladowania dla swoich rówieśników. ■

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





**Izba Gospodarcza Komunikacji
Miejskiej**

XXXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej

„Publiczny transport zbiorowy
w miastach wobec bieżącej
sytuacji finansowej
oraz
trendów gospodarczych”

Kraków, 1-2 września 2022 r.
Centrum Kongresowe ICE
ul. Marii Konopnickiej 17
30 - 302 Kraków



MPK S.A. w Krakowie