

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (55) 2015  
styczeń-marzec



Zbierz kolekcję testowanych w  
Krakowie tramwajów  
W tym numerze pierwsza karta  
W środku mapa komunikacji  
miejskiej w Krakowie



**Test tramwaju Tramino**

**40 lat tramwaju  
105N w Krakowie**

*Radosnych Świąt Wielkanocnych  
wypełnionych nadzieją  
budzącej się do życia wiosny  
oraz  
pogody w sercu i radości płynącej z faktu  
Zmartwychwstania Pańskiego*

*życzy  
Redakcja „Przewoźnika Krakowskiego”  
oraz  
Zarząd MPK SA w Krakowie*



## WSZYSTKO ZALEŻY OD PUNKTU WIDZENIA

W tym roku krakowska komunikacja miejska świętuje 140-lecie istnienia. Przyjmuje się, że w 1875 roku w naszym mieście regularnie kursowały konne omnibusy. Nie trzeba jednak sięgać aż tak daleko, żeby zaobserwować ogromne zmiany, które zachodzą w pojazdach przewożących pasażerów. Przecież nie tak dawno, bo zaledwie nieco ponad 15 lat temu, w Krakowie nie było ani jednego tramwaju z niską podłogą. Zmieniło się to dopiero po dostawie nowych tramwajów wyprodukowanych przez firmę Bombardier. Kilka lat później, w 2007 roku, w tramwajach pojawił się system informacji pasażerskiej, a jeszcze później klimatyzacja. Dzisiaj tego typu udogodnienia wydają się nam naturalne. Podobnie jak autobusy elektryczne ładowane energią z sieci trakcyjnej za pomocą zamontowanego na dachu pantografu. W Krakowie to rozwiązanie jest używane już od prawie roku. A jeszcze niedawno zdjęcie autobusu z pantografem na dachu mogło być co najwyżej potraktowane jak dobry żart z okazji prima aprilis.

Warto pamiętać, że Kraków jest miastem, gdzie te innowacyjne rozwiązania techniczne w komunikacji miejskiej są stosowane wcześniej niż w innych polskich miastach. To właśnie w Krakowie w kwietniu 2014 roku jako pierwsza w Polsce zaczęła kursować regularna linia obsługiwana autobusami elektrycznymi. Także w stolicy Małopolski udało się po raz pierwszy w Polsce uruchomić stację do ładowania autobusów elektrycznych z sieci trakcyjnej.

Obecnie w Krakowie jest testowany tramwaj Tramino wyprodukowany przez firmę Solaris Bus & Coach SA, w którym zostały zamontowane superkondensatory magazynujące energię. Dzięki nim tramwaj będzie miał możliwość przejechania określonego odcinka trasy bez pobierania energii z sieci trakcyjnej. Kto wie, może za kilka lat w Krakowie będą takie ulice, np. w centrum miasta, gdzie nie będą już potrzebne słupy i sieć trakcyjna?

Niezależnie jednak od tego, ile nowych tramwajów i autobusów pojawia się na krakowskich ulicach, oceny transportu mogą być różne. Wszystko zależy bowiem od punktu widzenia. W rozmowach, które prowadzę z pasażerami, w tym także z dziennikarzami korzystającymi na co dzień z komunikacji miejskiej, zauważyłem jednak pewną prawidłowość. Najlepiej o krakowskiej komunikacji wyrażały się te osoby, które na dłuży okres wyjechały z miasta i były zmuszone do korzystania z komunikacji gdzie indziej. Z kolei najwięcej mankamentów i najgorszą ocenę komunikacji wystawiają ci pasażerowie, którzy nigdzie nie wyjeżdżają.

Oczywiście nie chodzi o to, aby fakt, że gdzieś jest gorzej był wystarczającym argumentem do pozytywnej oceny krakowskiej komunikacji. Wydaje mi się jednak, że warto czasem dostrzec pozytywne zmiany, a tych przecież w Krakowie nie brakuje.

**Marek Gancarczyk**

### **PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI**

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa  
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

**Zespół redakcyjny:** Marek Gancarczyk, Anna Robak,  
Jacek Kołodziej, Hubert Wagula, Adrian Obuchowicz

**Fot. na okładce:** Tramwaj Tramino na ul. Dominikańskiej

**Korekta:** Judyta Rosin

**Zdjęcia w numerze:** Tomasz Bielecki

### **Wydawca:**

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

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

**Druk i łamanie:** Drukarnia Kolejowa Kraków,  
ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

## W NUMERZE:

**Niskopodłogowy tramwaj Solaris****Tramino testowany w Krakowie**

Marek Gancarczyk ..... 5-7

**Pierwszy zakup autobusu hybrydowego w Krakowie**

Ryszard Wróbel ..... 8

**Ostatni kurs autobusu Scania 113ALB**

Marek Gancarczyk ..... 9-11

**Tramwaj dla zakochanych**

Bożena Migas ..... 12-13

**Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne****w Krakowie po raz czternasty uzyskało****tytuł „Przedsiębiorstwo Fair Play”**

Anna Robak ..... 14

**Tramwaje 105N kursują w Krakowie od czterdziestu lat**

Jacek Kołodziej ..... 16-20

**Jak podróżują mieszkańcy Frankfurtu nad Menem**

Tomasz Czauderna ..... 21

**Zwycięzcy konkursu fotograficznego odebrali nagrody**

Marek Gancarczyk ..... 22-23

**Mógłbym zostać motorniczym**

Marek Gancarczyk ..... 24-25

**Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w****Krakowie i Komenda Miejska Policji w Krakowie****podpisały porozumienie o współpracy**

Marek Gancarczyk ..... 27

**„Bezpieczny powrót” w nocnych tramwajach**

Marcin Warszawski ..... 28

**Krakowska straż miejska i Miejskie Przedsiębiorstwo****Komunikacyjne pomagają wspólnie**

Marcin Warszawski ..... 29

**Motorniczowie Miejskiego Przedsiębiorstwa****Komunikacyjnego odebrali gratulacje****od krakowskiej policji**

Marek Gancarczyk ..... 30

**Pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa****Komunikacyjnego często udzielają pomocy pasażerom**

Anna Robak ..... 31

**Prowadząc tramwaj, trzeba być dobrym obserwatorem**

Marek Gancarczyk ..... 32

**Wychowankowie MOPS będą mogli****znaleźć pracę w MPK**

Marek Gancarczyk ..... 33

**Komunikacja miejska przyspieszy w centrum**

Piotr Hamarnik ..... 34-35

**Kalendarium ..... 36****Rozmaiomości ..... 38-41****Niskopodłogowe tramwaje kursują****w Krakowie od 15 lat**

Jacek Kołodziej ..... 42



8



12-13



17-20



34-35

## NISKOPODŁOGOWY TRAMWAJ SOLARIS TRAMINO TESTOWANY W KRAKOWIE

**Przez trzy miesiące, poczynając od poniedziałku 23 lutego, MPK w Krakowie testuje niskopodłogowy tramwaj marki Solaris. O jego zaletach mogą się przekonać m.in. mieszkańcy Nowej Huty korzystający z linii nr 1 łączącej Wzgórze Krzesławickie z Salwatozem.**

Tramwaj Tramino, który przyjechał do Krakowa z Poznania, ma długość blisko 32 metrów. Jest niskopodłogowy, jednoprzestrzenny i składa się z pięciu członów. Wnętrze w pełni klimatyzowanego Tramino jest oświetlane za pomocą nowoczesnej technologii LED. Zarówno z zewnątrz, jak i w środku tramwaj wyróżnia się niezwykle nowoczesnym designem.

– Z wielką uwagą przyglądamy się wszystkim nowym rozwiązaniom dostępnym na rynku tramwajowym. Stąd właśnie

zainteresowanie tramwajem wyprodukowanym przez firmę Solaris, wyposażonym w innowacyjny system gromadzenia energii. Warto także podkreślić, że na testach zyskują mieszkańcy Nowej Huty, ponieważ ten niskopodłogowy tramwaj kursuje na linii nr 1 ze Wzgórz Krzesławickich do Salwatora – mówi Rafał Świerczyński, prezes MPK w Krakowie.

Z technicznego punktu widzenia jedną z największych innowacji, jakie oferuje prezentowany w stolicy Małopolski tramwaj Solaris, jest zamontowany na dachu układ odzysku energii z systemem superkondensatorów. Dzięki nim pojazd może gromadzić energię elektryczną, która później jest wykorzystywana przy przyspieszaniu. Jest to pierwszy w Polsce tak wyposażony tramwaj. Układ superkondensatorów po odpowiedniej adaptacji może być wykorzystany dla zapewnienia jazdy autonomicznej tramwaju, czyli bez konieczności pobierania energii z sieci trakcyjnej.



Tramwaj Tramino na rondzie Grzegórzeckim



Tramwaj po prezentacji wyjechał na linię nr 1



Wnętrze Tramino



Podczas prezentacji tramwaju Solarisa Rafał Świerczyński, prezes MPK SA nakleił logo producenta, czyli zielonego jamnika, z charakterystyczną czapką krakuską

– Bardzo się cieszymy, że władze krakowskiego MPK są otwarte na nowe rozwiązania techniczne, które się pojawiają na rynku tramwajowym, i wyraziły zainteresowanie przetestowaniem nowoczesnej technologii zastosowanej w tramwajach Solaris. Mamy także nadzieję, że Tramino zbierze pozytywne oceny wśród krakowskich pasażerów. Zebrane tutaj doświadczenia z pewnością będą niezwykle cennym materiałem dla naszego biura badań i rozwoju, tym bardziej że Kraków ma bardzo ambitne plany i w niedalekiej przyszłości zamierza zainwestować w nowy tabor i rozbudowę systemu tramwajowego – mówił Zbigniew Palenica, członek zarządu Solaris Bus & Coach, odpowiedzialny za obszar pojazdów szynowych.

Test tramwaju Solarisa to nie jedyny test, na który zdecydował się krakowski przewoźnik. Od 25 czerwca 2013 roku po ulicach Krakowa kursuje prototypowy tramwaj wyprodukowany przez firmę Newag SA z Nowego Sącza.

Warto podkreślić, że obecnie już prawie połowa krakowskich tramwajów to pojazdy niskopodłogowe. Ta liczba w niedalekiej przyszłości zdecydowanie się zwiększy, ponieważ w tym roku do Krakowa dotrze 36 nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów, które dostarczy bydgoska firma PESA SA. Kolejne nowe tramwaje krakowski przewoźnik planuje kupić w perspektywie finansowania ze środków Unii Europejskiej w latach 2014–2020.

Marek Gancarczyk

#### Podstawowe dane techniczne tramwaju Solaris Tramino testowanego w Krakowie

długość	31 960 mm
szerokość	2 350 mm
wysokość	3 575 mm
liczba drzwi	6
liczba miejsc dla pasażerów (przy 5 osobach/m <sup>2</sup> )	204 (w tym 61 siedzących)

## PIERWSZY ZAKUP AUTOBUSU HYBRYDOWEGO W KRAKOWIE

**W grudniu 2014 roku MPK w Krakowie zakupiło jeden przegubowy autobus hybrydowy Solaris Urbino 18 Hybrid, którego dostawa rozpoczęła nowy etap wdrażania innowacyjnych napędów w krakowskich pojazdach. Autobus kursuje na linii nr 501 z przystanku Struga do pętli Chełmońskiego Osiedle.**

Jak wynika z dokumentacji technicznej autobusu i pierwszych jego ocen konstrukcja pojazdu została oparta na sprawdzonych rozwiązaniach technicznych produkowanych seryjnie, których niezawodność została już potwierdzona w eksploatacji. Do produkcji autobusu zastosowano najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii oraz projektowania gwarantujące najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania. Takie zapewnienie wynika z faktu dbałości firmy Solaris o swój produkt, czego potwierdzeniem może być szeroka gama pojazdów dostarczonych do przedsiębiorstw komunikacji na świecie. Autobus spełnia wymogi polskich przepisów dopuszczających pojazd do ruchu, posiada aktualną homologację umożliwiającą rejestrację i eksploatację pojazdu. Konstrukcja autobusu umożliwia jednorazowy przewóz 127 pasażerów, w tym 47 na miejscach siedzących. Długość autobusu wynosi 18 m, szerokość 2,55 m, a wysokość 3,5 m. Szybka wymiana pasażerów umożliwiają cztery pary drzwi oraz niska podłoga znajdująca się na całej powierzchni pojazdu. Autobus jest wyposażony w innowacyjny szeregowy system hybrydowy firmy Vossloh Kiepe.

Nowością jest połączenie technologii magazynowania energii elektrycznej w akumulatorach i superkondensatorach oraz możliwości ładowania baterii z zewnątrz poprzez złącze plug-in. Baterie litowo-fosforowe o masie 525 kg i osiem modułów kondensatorów ważących po 59,5 kg każdy są umieszczone na dachu autobusu, znacznie podnosząc jego wysokość. Baterie akumulatorów ładują się dłużej i mogą zmagazynować więcej energii, a superkondensatory w bardzo krótkim czasie mogą przyjąć i oddać dużą dawkę energii.

Baterie i superkondensatory mogą magazynować energię pozyskaną z pracy silnika spalinowego, jak i z procesu rekupe-racji. Oba te źródła napędzają z kolei silnik trakcyjny o mocy 240 kW i napięciu nominalnym 420 V. System może działać w trybie hybrydowym, bez konieczności dostarczania energii z zewnątrz. Autobus posiada również system zewnętrznego ładowania baterii prądem 63 A poprzez złącze plug-in firmy Walther.

Główny napęd autobusu pochodzi od silnika wysokoprężnego Cummins ISB 6,7 285 H o pojemności 6,7 litra i mocy 285 KM, który współdziałając z silnikiem elektrycznym, zapewnia dynamiczną jazdę.



*Autobus hybrydowy na linii nr 501*

Efektom zastosowania napędu hybrydowego ma być zmniejszenie zużycie paliwa, a tym samym zredukowanie emisji spalin do atmosfery.

W celu zapewnienia przyjemnych warunków przejazdu wewnątrz autobusu posiada naturalną i wymuszoną wentylację opartą na sprawdzonych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Ponadto w okresie zimowym istnieje możliwość włączenia wysokosprawnego układu ogrzewania sterowanego z miejsca kierowcy. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych jest nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązującym w budowie autobusów miejskich o dużej pojemności.

**Ryszard Wróbel**

## OSTATNI KURS AUTOBUSU SCANIA 113ALB

**Autobusy Scania 113ALB zostały oficjalnie wycofane z obsługi regularnych linii autobusowych w Krakowie. W swój ostatni kurs autobus tej marki wyjechał w czwartek 5 lutego z przystanku Dworzec Główny Zachód przy ul. Pawiej do pętli os. Podwawelskie. Do przejazdu ostatnim kursem upoważniał okolicznościowy bilet, który pasażerowie otrzymywali przed wejściem do pojazdu. To, że Scania 113ALB nie wyjedzie już na regularną linię potwierdził swoim podpisem na specjalnym certyfikacie, przekazanym przedstawicielom firmy Scania, Rafał Świerczyński, prezes MPK.**

Autobus, który oficjalnie zakończył eksploatację serii Scanii 113ALB kursował w Krakowie od 1996 roku i przejechał 1 023 395 km. Ich wycofanie z regularnej komunikacji stało się możliwe dzięki nabyciu pod koniec ubiegłego roku nowych pojazdów m.in. autobusu hybrydowego Solaris Urbino 18 Hybrid.

Warto podkreślić, że autobusy Scania 113ALB służyły krakowianom ponad 22 lata. W 1992 roku MPK sprowadziło do Krakowa, do nieistniejącej już zajezdni w Czyżynach, 13 sztuk tych pojazdów. Po raz pierwszy wyjechały na krakowskie ulice w lipcu 1992 roku na linię nr 114 z Górki Narodowej do Ruczaju oraz linię nr 119 łączącą Borek Fałęcki

z Dworcem Głównym. Wtedy były to pierwsze nowoczesne i fabrycznie nowe pojazdy, które krakowski przewoźnik kupił poza granicami Polski. Trzeba pamiętać, że były to czasy zmian ustrojowych w kraju i przeprowadzenie takiego zakupu nie było proste. W tym czasie udało się to zrobić tylko w Krakowie.

Scania 113ALB zdecydowanie wyróżniała się na krakowskich ulicach nie tylko wyglądem, lecz także konstrukcją i rozwiązaniami technicznymi, które znacznie wyprzedzały poziom techniki reprezentowany przez eksploatowane wówczas w Polsce pojazdy.

Płynną i dynamiczną jazdę zapewniła automatyczna skrzynia biegów GAV, która w porównaniu z powszechnie używanymi skrzyniami mechanicznymi była dużym postępem. Scania 113ALB była także pierwszym pojazdem w Krakowie wyposażonym w silnik spełniający europejskie normy EURO1, co sprawiło, że jadąc, nie wytwarzała, jak inne autobusy, kłębow dymu z rury wydechowej. Autobusy były pojazdami przeznaczonymi do eksploatacji w trudnych warunkach, jakie występują w Szwecji. Dlatego też podróż w zimie tym autobusem była bardzo przyjemna i zdecydowanie różniła od podróży pojazdami starej generacji.

Autobusy Scania 113ALB jako pierwsze w Krakowie były także wyposażone w system, który umożliwiał wyświetlanie informacji dla pasażerów o numerze linii i kierunku jazdy na specjalnych kasetowych tablicach z przewijanymi taśmami.



*Po raz ostani w swój kurs autobus zabrał pasażerów z Dworca Głównego Zachód*



*Autobusy 113ALB kursowały w Krakowie od 1992 roku*



*Prezes MPK SA podpisał specjalny certyfikat potwierdzający wycofanie tego typu Scanii z regularnej komunikacji*

Zakup autobusów Scania 113ALB w 1992 roku rozpoczął wieloletnią współpracę krakowskiego przewoźnika ze szwedzkim koncernem, w efekcie której do Krakowa trafiły 134 autobusy miejskie różnych typów.

Warto przypomnieć, że Scania 113ALB to kolejny typ autobusu, który MPK wycofuje z regularnej komunikacji. Kilka lat temu, we wrześniu 2007 roku, Kraków, jako pierwsze duże miasto w Polsce, pożegnał Ikarusy, które przez wiele lat były podstawowym środkiem transportu w polskich miastach.

Obecnie, dzięki systematycznym zakupom nowych autobusów, MPK posiada wyłącznie pojazdy niskopodłogowe. Ponad 200 autobusów jest wyposażonych w silniki spełniające najwyższe europejskie normy ochrony środowiska: EURO5, EUROSEEV i EURO6.

**Marek Gancarczyk**

# TRAMWAJ DLA ZAKOCHANYCH

Do tego tramwaju, przygotowanego specjalnie z okazji walentynek przez MPK SA w Krakowie, mogli wsiąść tylko zakochani. W sobotę, 14 lutego z pętli tramwajowej Łagiewniki wyjechał wyjątkowy tramwaj, w którym pary mogły wyznać sobie miłość. Tramwaj, przystrojony czerwonymi balonami w kształcie serc, wyjechał na trasę linii nr 8, kursując z Borku Fałęckiego do Bronowic Małych. Tak specjalnie przygotowanym pojazdem podróżowało wiele zakochanych par.

Wspólnie spędzony czas uatrakcyjnił w tym roku zespół muzyczny OKTAVA ensemble. Artyści zaśpiewali dla zakochanych m.in. Tears in Heaven Erica Claptona czy Nothing gonna change my love for you Glenna Medeirosa. Każdy pasażer zakochanego tramwaju otrzymał pierniczki w kształcie serca, które upiekła jedna z krakowskich cukierni.

Tramwaj dla zakochanych wyjechał w tym roku na krakowskie drogi już po raz kolejny. W ubiegłym roku w takim właśnie tramwaju miały miejsce oświadczenia.

Bożena Migas



W tramwaju nie brakowało czułości



Wspólne śpiewanie piosenek sprawiło pasażerom specjalnego tramwaju dużą radość



Zakochani otrzymywali w tramwaju słodkie serca



Dla zakochanych śpiewał zespół Octava ensemble



Tramwaj był tego dnia specjalnie udekorowany

## KRAKOWSKI PRZEWOŹNIK PO RAZ CZTERNASTY OTRZYMAŁ TYTUŁ „PRZEDSIĘBIORSTWO FAIR PLAY”

**Dnia 12 grudnia 2014 roku odbyła się gala finałowa „Przedsiębiorstwo Fair Play”, podczas której nastąpiło uroczyste ogłoszenie wyników siedemnastej edycji programu oraz wręczenie laureatom nagród.**

Wśród laureatów programu „Przedsiębiorstwo Fair Play” znalazło się także MPK SA w Krakowie, które w programie uczestniczy od 2001 roku. Poza certyfikatem „Przedsiębiorstwo Fair Play” nasza firma otrzymała również nagrodę główną — statuetkę „Przedsiębiorstwo Fair Play”. Tym samym MPK znalazło się w elitarnym gronie 15 firm szczególnie wyróżniających się podczas tej edycji programu.

W imieniu MPK SA w Krakowie certyfikat i statuetkę odebrał Grzegorz Dyrkacz — członek zarządu, dyrektor ds. zarządzania przewozami.

Program „Przedsiębiorstwo Fair Play” jest realizowany przez Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym, a afiliowany przy Krajowej Izbie Gospodarczej. Jest najstarszym, bo funkcjonującym od 1998 roku, ogólnopolskim programem certyfikującym w obszarze etyki biznesu i społecznej odpowiedzialności biznesu.

Celem programu jest promowanie etyki w działalności gospodarczej rozumianej jako zespół norm rzetelnego postępowania we wzajemnych relacjach przedsiębiorców z klientami, kontrahentami, pracownikami, społecznością lokalną, a także władzą lokalną i państwową. Ideą programu jest zachęcenie wszystkich firm w Polsce do zachowań etycznych i wprowadzenia stosownych zmian nie tylko w wewnętrznej organizacji pracy, lecz także do kształtowania pozytywnych relacji ze społecznością lokalną oraz dbałości o środowisko naturalne. W programie są oceniane wszystkie aspekty działalności firmy uwzględniające m.in.

sposób i styl prowadzenia przedsiębiorstwa, a nie tylko jego wyniki ekonomiczne czy jakość produktów.

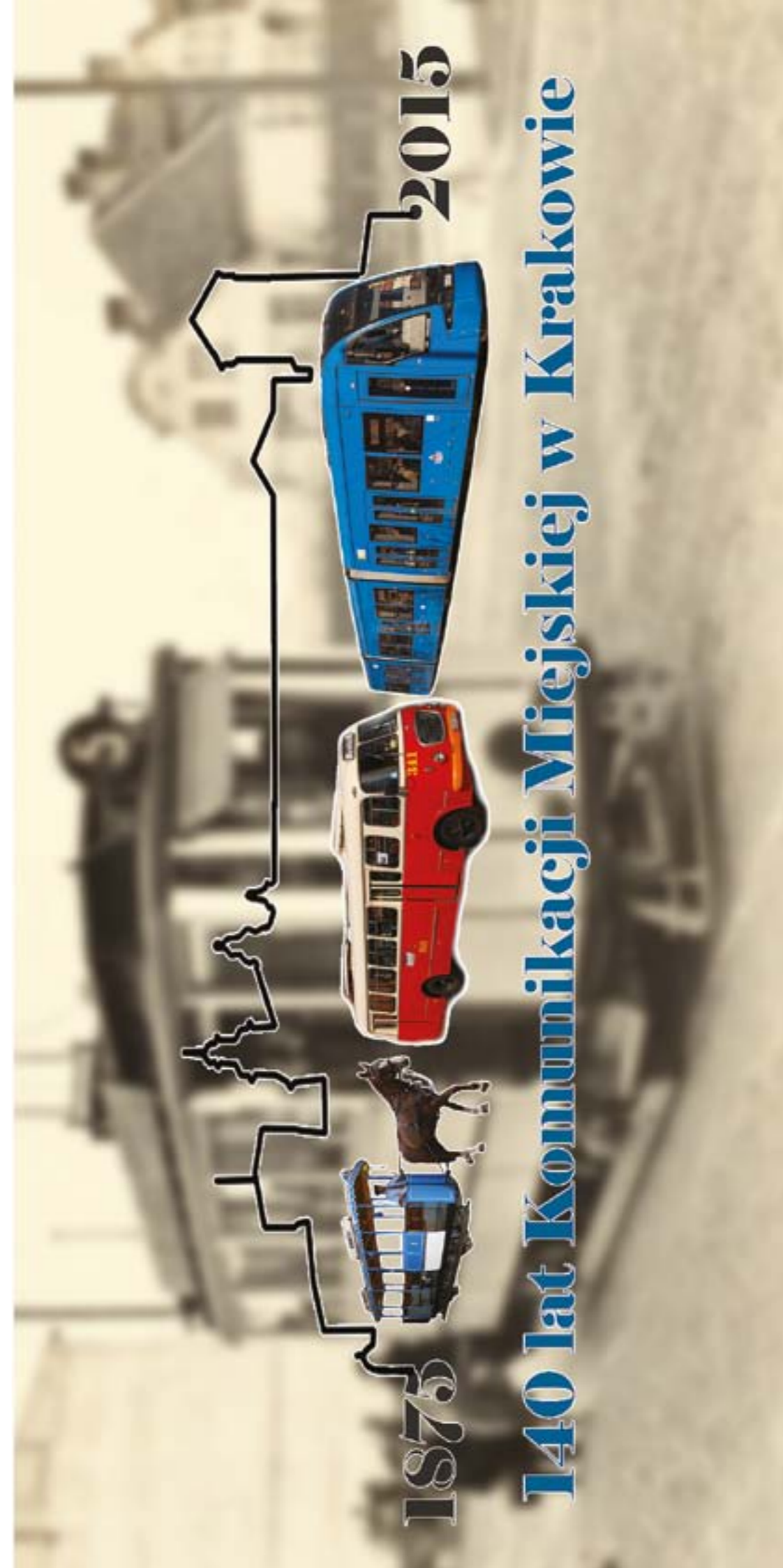
Weryfikacja firm biorących udział w programie przebiega dwuetapowo. W pierwszym etapie są oceniane informacje zawarte w ankietach, w których przedsiębiorcy szczegółowo prezentują swoją działalność, odpowiadając na szereg pytań dotyczących m.in. relacji z klientami, kontrahentami, pracownikami i społecznością lokalną. W drugim etapie odpowiednio przygotowani merytorycznie audytorzy przeprowadzają audyty certyfikacyjne we wszystkich firmach, które uzyskały minimum 70 na 100 możliwych punktów w pierwszym etapie. Dodatkowym elementem weryfikacji jest badanie klientów i kontrahentów firm. Suma przyznanych przez audytorów, klientów i kontrahentów ocen decyduje o rekomendacji przedsiębiorstwa do tytułu i certyfikatu „Przedsiębiorstwo Fair Play”. Ten etap przeszły 393 firmy spośród 419, które przystąpiły do tej edycji programu.

Firmy, które przeszły dwustopniową weryfikację i spełniły wymagania regulaminowe decyzją Kapituły Programu uzyskały certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play” oraz stosowny tytuł.

**Anna Robak**



*W imieniu MPK S.A. w Krakowie certyfikat i statuetkę odebrał Grzegorz Dyrkacz, Członek Zarządu – Dyrektor ds. Zarządzania Przewozami*





## TRAMWAJE 105N KURSUJĄ W KRAKOWIE OD CZTERDZIESTU LAT

**W niedzielę 1 marca minęło dokładnie 40 lat od dnia, w którym na krakowskie torowiska po raz pierwszy wyjechał tramwaj 105N produkowany w chorzowskim przedsiębiorstwie Konstal. Aby przypomnieć o tym mieszkańcom Krakowa, w niedzielę 1 marca 2015 roku wyjątkowo na linii nr 1 pojawił się ten tramwaj.**

Pierwsze cztery nowe tramwaje tego typu zostały dostarczone do Krakowa pod koniec stycznia 1975 roku. W lutym tego samego roku odbyły się szkolenia mechaników i motorniczych. Nowoczesne, jak na tamte czasy, tramwaje trafiły do zajezdni w Nowej Hucie, skąd 1 marca wyjechały na linię nr 1, która łączyła Salwator z Bieńczykami (obecne rondo Hipokratesa). Początkowo pasażerowie skarżyli się na bardzo duży tłok, ponieważ na linii, zamiast składu wagonów, kierowano pojedyncze wagony 105N. Podróżowały nimi m.in. tysiące pracowników Huty im. Lenina (obecnie ArcelorMittal Poland SA).

Spośród 980 wyprodukowanych wagonów serii 105N do krakowskiej zajezdni Nowa Huta trafiły 163 egzemplarze. Oznaczono je numerami od 266 do 427. Po wielu krytycznych uwagach, skierowanych do producenta przez miejskich przewoźników z całej Polski, pierwotny model wagonu 105N został zmodyfikowany. Pierwsze odmienione wagony o nazwie 105Na przywieziono do Krakowa w 1979 roku. Ich dostawy trwały przez całe lata 80. Ostatnie osiem egzemplarzy zakupiono jesienią 1992 roku. Łącznie krakowskie MPK zakupiło 316 sztuk wersji 105Na. Wagony pierwszej serii poddano generalnym remontom, w czasie których upodobniono je elektrycznie i mechanicznie do wagonów serii 105NG, nadając im, dla odróżnienia, oznaczenie 105NG i numery z przedziału zaczynającego się na cyfrę 6.

Początkowo wszystkie wagony z Konstalu były kierowane wyłącznie do zajezdni Nowa Huta obsługującej przewozy do kombinatu metalurgicznego położonego we wschodniej części miasta. Dopiero w 1980 roku zajezdnia Pod-

górze otrzymała dwa pierwsze wagony 105N. Przychodzące z Chorzowa w latach 80. wozy typu 105Na trafiły w większości do podgórskiej zajezdni.

W 1979 roku, dzięki zmianie w układzie sterowania, możliwe się stało połączenie większej liczby wozów (dotyczyło to też w późniejszym okresie wagonów 105NG). Najprawdopodobniej 24 listopada 1979 roku na najbardziej obciążoną linię nr 16 zostały skierowane pociągi trzywagony. W 1983 roku takie składy pojawiły się także na linii nr 4, a w dalszych latach na kolejnych trasach.

Przypomnijmy, że wagony 105N zastąpiły produkowane w chorzowskim Konstalu tramwaje typu 13N i 102Na, które



*Pierwsze wagony 105N zaczęły kursować w Krakowie w 1975 roku*



*Wagony 105N wyjechały na linię nr 1*

odbiegały od nowoczesnych form widocznych w rozwijających się miastach budowanych pod sztandarem socjalizmu. Dlatego były potrzebne nowe pojazdy wyróżniające się wyglądem, nawiązujące do nowoczesnych przeszklonych form architektury. Na początku lat 70. przystąpiono do budowy oczekiwanych rozwiązań. Potrzeby dużych polskich miast nie były brane pod uwagę. Liczyły się tylko potrzeby stolicy, której przedsiębiorstwo komunikacyjne nie uznawało pojemnych wagonów przegubowych. Zamiast nawiązujących do rozwiązań europejskich tramwajów członowych na deskach projektantów miały powstać wagony jednobryłowe. Koncepty tramwajów oznaczone symbolami 103N i 104N nie zostały zaakceptowane, ale kolejny projekt z początku lat 70. z symbolem 105N został przyjęty do realizacji. W 1973 roku dwa prototypowe wagony trafiły do odbiorcy w Warszawie, trzeci pojazd testowała fabryka na sieci śląskich tramwajów. Po rocznych testach tramwaje trafiły do seryjnej produkcji.

Z uwagi na wymagania głównego odbiorcy, a także ograniczone możliwości rodzimego przemysłu nienadążającego za światowymi tendencjami, do napędu nowego wagonu wykorzystano, z niewielkimi modyfikacjami, rozwiązania stosowane od ponad 25 lat w warszawskich wagonach 13N. Sama idea napędu i sterowania tego tramwaju była niemal kopią rozwiązania zastosowanego za oceanem w miejskich

pojazdach szynowych typu PCC. Może nie wzbudzały to zdziwienia, gdyby nie fakt, że założenia takiego napędu zostały stworzone i po raz pierwszy zastosowane w latach 20. XX wieku. Od tego momentu europejskie wagony i ich napędy, zwłaszcza pojazdów wytwarzanych w Niemczech, przeszły zdecydowane przeobrażenia. Choć układ napędowy wagonu 105N należało już w momencie projektowania uznać za przestarzały, to nie można mu było odmówić palmy pierwszeństwa w przypadku nowoczesnej formy zewnętrznej. Kanciaste pudło tramwaju zostało niemal całkowicie przeszklone, wnętrze dostępne i przyjazne dla pasażerów. W porównaniu do eksploatowanych wagonów, wyprodukowanych przez tę samą fabrykę, gdzie spoglądnięcie stojącej osoby na zewnątrz wymagało mocnego schylenia się, tramwaj 105N aż przesadnie został wyposażony w elementy szklane. Znalazły się one nie tylko we wspomnianej linii okien, lecz także poniżej i powyżej.

Oprócz nowoczesnego wyglądu wagon miał też niebagatelną zaletę użytkową: w ścianie tramwaju, na zaledwie 13 metrach długości pojazdu, umieszczono aż czworo dużych drzwi umożliwiających na przystankach bardzo dobrą wymianę pasażerów. Ten element miał duże znaczenie na zatłoczonych liniach obsługiwanych przez tramwaje. Na wysokość podłogi umieszczoną niemal 90 cm nad szyną nikt nie zwracał większej uwagi. O niepełnosprawnych nie



Tramwaj 10SN przy Poczcie Głównej  
fot. Wojciech Turzański



Dopiero po kilku latach tramwaje 10SN były łączone w podwójne składy  
fot. Wojciech Turzański



W Krakowie wagony 10SN kursują od 40 lat

mówiono lub próbowano taki fakt przemilczeć, a inni pasażerowie mieli się cieszyć, że wagon ich linii w ogóle przyjechał na przystanek. Automatycznie sterowane drzwi, co w momencie rozpoczęcia produkcji nie było powszechnie stosowane w eksploatowanych tramwajach, zwiększało bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Wzorem ówczesnych wagonów kontakt motorniczego z pasażerami był możliwy bez większych przeszkód. Od przedziału pasażerskiego chroniła go jedynie cienka ażurowa ścianka z dykty i zasłonka z brezentu. Dla pasażerów w tramwaju umieszczono 20 ergonomicznych foteli wyprofilowanych z włókna szklanego.

Jednoczłonowy i jednokierunkowy wagon silnikowy był jedynym budowanym tramwajem. Nawet nie myślano o montowaniu tramwaju doczepnego, pozbawionego energochłonnego sterowania i silników. Ewentualne większe potrzeby przewozowe miały być zapewnione przez wagony tego samego typu łączone w składy dwuwagonowe, co już zostało przewidziane na deskach projektantów. Cała konstrukcja wagonu opiera się na tzw. belce grzbietowej — elemencie będącym dużym przestrzennym profilem osadzonym na dwóch dwuosiowych wózkach. Do belki zostały dołączone drobne elementy konstrukcyjne podtrzymujące dach tramwaju. Z uwagi na lekką konstrukcję na dachu

umieszczono jedynie odbierak prądu. Konstrukcja pudła została oparta o stalowy szkielet, którego zasadniczą częścią była belka grzbietowa z obojętnym dużym rozrusznikiem w środkowej części. Niestety budowa mocno przeszklonego nadwozia wpłynęła w sposób znaczący na wytrzymałość całej konstrukcji. Wagon nie posiadał pełnej ostoi, a konstrukcja była podatna na wichrowanie się pudła. Ta nowoczesność — duże przeszklenie — ma do dziś swoje nieprzyjemne konsekwencje: każda, nawet niewielka kolizja niesie za sobą poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa prowadzącego i pasażerów.

Wagony bardzo szybko skrytykowały wszystkie grupy pracowników firm komunikacyjnych obsługujących nowy tabor. Mechanicy i elektrycy zwracali uwagę na niezwykle niską jakość produktu nieustannie wymagającego napraw czy kłopotliwe rozwiązania: część aparatury z braku miejsca zabudowano pod nieszczelnymi drewnianymi schodami wejściowymi do wagonu. Motorniczym, zwłaszcza paniom, nie przypadły do gustu mocno przeszklone kabiny ukazujące przechodniom ich całą sylwetkę, co wymuszało m.in. zmianę garderoby. Innym, poważniejszym mankamentem, była łatwość wpadania tramwaju lub podwójnego zestawu wagonów w poślizg. Konstruktor nie przewidział w wagonie zastosowania piasecznic (skrzyń z piaskiem, który w new-

ralgicznych momentach jest wysypywany pod koła pojazdu, zwiększając tym samym siły tarcia), a wyprowadzenie wagonu, który wpadł już w poślizg, wymagało wręcz irracjonalnego postępowania: przy poślizgu w czasie hamowania należało włączyć rozruch (nacisnąć pedał przyspieszenia), by następnie znów rozpocząć manewr hamowania. Niejednokrotnie brak opanowania motorniczych w krytycznych sytuacjach kończył się nieprzyjemnymi konsekwencjami dla użytkowników ruchu.

Policznych głosach krytyki pod adresem wagonów 105N (wąskotorowych 805N) dostarczanych już pod koniec lat 70. do wszystkich miast eksploatujących sieć tramwajową, producent przystąpił do modernizacji wytwarzanych tramwajów. Od 1979 roku zaczął dostarczać wagony oznaczone symbolem 105Na, w których zdecydowaną większość usterek i mankamentów usunięto. Tramwaj został wyposażony

w przełączalny układ rozruchu zmniejszający zużycie energii elektrycznej. Jednocześnie wprowadzono liczne zmiany w wyglądzie i wyposażeniu tramwaju. Zniknęły między innymi charakterystyczne szybki znajdujące się pod oknami kabiny motorniczego oraz na osłonach drzwiowych. Za kabiną motorniczego wbudowano dużą szafę, w której się znalazła aparatura elektryczna, dotychczas rozproszona po całym pojeździe. Tramwaje, co ważne w przypadku Krakowa, zostały przystosowane do jazdy ukrotnionej w składach wielowagonowych. Producent spoczął na laurach, nie próbując oferować innej konstrukcji. Przez najbliższe dwie dekady wagony typu 105N były jedynym dostępnym i oferowanym tramwajem. W gospodarce nakazowo-rozdziałowej taki sposób pozwala funkcjonować, ale w gospodarce rynkowej, opartej na rzeczywistych potrzebach i próbach ich zaspokojeniach, tego typu fabryki muszą upaść. I tak też się stało w przypadku jedyne go producenta tramwajów.

Mimo licznych mankamentów technicznych i użytkowych można śmiało

napisać, że wagony 105N dość mocno wpisały się w świadomość pasażerów. „Akwaria”, bo tak dziś je zwykle nazywamy, powoli znikają z ulic Krakowa. Są zastępowane niskopodłogowymi wagonami wyposażonymi w najnowsze technologie zarówno w zakresie prowadzenia wagonu, jak i wyposażenia (m.in. klimatyzacja, system informacji pasażerskiej, monitoring).

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne posiada obecnie 266 pociągów tramwajowych, z czego 32 to pociągi złożone z dwóch lub trzech wagonów 105N. Po zakończeniu dostaw nowoczesnych wagonów przez przedsiębiorstwo PESA SA z Bydgoszczy z krakowskich torowisk zostaną wycofane potrójne składy wagonów 105N.

**Jacek Kołodziej**



*Wagon 105N na pl. Centralnym*

## JAK PODRÓŻUJĄ MIESZKAŃCY FRANKFURTU NAD MENEM

**Stolica Hesji liczy 701 tys. mieszkańców i zajmuje powierzchnię 248 km<sup>2</sup>. Miasto jest położone nad Menem w terenie nieco pagórkowatym. Sieć miejskiej komunikacji szynowej składa się z dwóch technicznie połączonych ze sobą sieci:**

- tramwajowej, która liczy ok. 64 km,
- kolei miejskiej Stadtbahn liczącej 65 km (zwanej również metrem U-bahn).

Sieć składa się z 10 linii tramwajowych: 11–21 oraz 9 linii metra lekkiego (U1–U9).

System komunikacji szynowej stanowi tramwaj i metro lekkie znane również z innych niemieckich miast.

Liczne protesty w latach 80. powstrzymały redukcję sieci tramwajowej w centrum miasta. Sieć metra lekkiego jest wyposażona w wysokie perony, dlatego kursują po niej wagony wysokopерonowe.

W ciągu ostatnich 20 lat powstało kilka nowych odcinków sieci tramwajowej i kolei miejskiej. Są plany dalszego rozwoju, ale w Hesji nie przebiega to zbyt szybko ze względu na liczne spory biurokratyczne.

Tabor tramwajowy stanowią obecnie tylko wagony niskopodłogowe: 40 sztuk wagonów R o długości 27,6 m (wy-



*Specjalne perony i tablice informacyjnej pasażerskiej na przystankach*

produkowanych przez firmę Duewag) oraz 60 wagonów S o długości 31 m (koncernu Bombardier).

Tabor metra lekkiego jest bardziej zróżnicowany w zależności od linii. Na linii U5 nadal kursują wagony Pt, które kiedyś obsługiwały linie tramwajowe.

Sieć kolejowa S-Bahn jest włączona do obsługi miasta — podziemne linie pełnią funkcję metra obsługującego również ruch podmiejski. Występuje wiele wspólnych stacji.

**Tomasz Czuderna**



*Tramwaj na ulicach Frankfurtu*

## ZWYCIĘZCY KONKURSU ODEBRALI

We wtorek 3 lutego w siedzibie MPK SA w Krakowie nagrody odebrali zwycięzcy konkursu fotograficznego „Świąteczny tramwaj na ulicach miasta Krakowa”. Konkurs był zorganizowany przez krakowski przewoźnik w grudniu 2014 roku. Nagrody wręczył Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK SA.

Hiroshi Kurotaki, który dzięki głosom użytkowników profilu MPK SA na Facebooku zajął pierwsze miejsce w konkursie, otrzymał książkę Krakowskie tramwaje na kartkach pocztowych oraz specjalny bilet, który upoważniał go do indywidualnego zwiedzania zajezdni tramwajowej Podgórze.

Nagrody otrzymali także pozostali laureaci konkursu: Jolanta Żylska — II miejsce, Marcin Zagórny — III miejsce, Justyna Rydzewska — IV miejsce, Piotr Olesiak — V miejsce.

## FOTOGRAFICZNEGO NAGRODY



Zwycięskie zdjęcie w konkursie przesłał do MPK Hiroshi Kurotaki

Przypomnijmy, że o zwycięstwie w konkursie decydowały głosy użytkowników profilu MPK SA na Facebooku. Wygrała ta osoba, której zdjęcie konkursowe otrzymało najwięcej kliknięć „Lubię to”. Na 10 najlepszych zdjęć, wybranych spośród kilkudziesięciu przesłanych do MPK, można było głosować od 21 do 29 stycznia. Zdjęcie wykonane przez Hiroshi Kurotaki otrzymało najwięcej głosów — ponad 150.

Konkurs rozpoczął się 10 grudnia 2014 roku i polegał na zrobieniu i przesłaniu do MPK najciekawszego zdjęcia specjalnie oświetlonego czerwonego tramwaju, który kursował po krakowskich ulicach od 6 do 31 grudnia 2014 roku.

Marek Gancarczyk

# MÓGLBYM ZOSTAĆ MOTORNICZYM

**O tramwajach i krakowskiej komunikacji miejskiej rozmawiamy z Hiroshi Kurotaki, zwycięzcą konkursu fotograficznego zorganizowanego przez MPK SA w Krakowie.**

**Marek Gancarczyk: Jak to się stało, że wziął Pan udział w naszym konkursie fotograficznym?**

Hiroshi Kurotaki: Znajoma, która codziennie podróżuje komunikacją miejską w Krakowie, zobaczyła na ekranie monitora informację o konkursie organizowanym przez MPK. Ona wie, jak bardzo lubię fotografować tramwaje, więc gdy się spotkaliśmy, powiedziała mi o konkursie. A ja zdecydowałem się zrobić jakieś ciekawe zdjęcie i wysłać je do MPK.

**MG: Miejsce, gdzie zrobił Pan zdjęcie, wybrał Pan specjalnie?**

HK: Tak, miejsce wybrałem specjalnie. Chciałem zrobić zdjęcie w centrum miasta. Linię nr 2, na której tego dnia jeździł specjalny tramwaj, „złapałem” przy Dworcu Głównym.

**MG: Powiedział Pan wcześniej, że bardzo lubi robić zdjęcia tramwajom. Rozumiem, że udział w naszym konkursie nie jest przypadkowy?**

HK: Absolutnie nie był to przypadek. Od wielu lat robię zdjęcia tramwajom, więc decyzja o zrobieniu fotografii do konkursu była naturalna i pokrywała się z moimi zainteresowaniami. Na swoim profilu na Facebooku mam ponad 500 zdjęć tramwajów z Krakowa.

**MG: Domyślam się, że nagroda w konkursie, czyli możliwość zwiedzania zajezdni tramwajowej, była dla Pana bardzo interesująca?**

HK: Szczerze mówiąc, w pierwszym momencie, gdy się dowiedziałem o konkursie, nie myślałem o nagrodzie. Jednak później, po przeczytaniu regulaminu do końca, zobaczyłem, że do wygrania są bardzo cenne nagrody: książka o historii tramwajów w Krakowie oraz wizyta w zajezdni. Nie liczyłem jednak wtedy na pierwsze miejsce. Myślałem sobie, że byłoby super, gdybym zdobył np. drugie czy trzecie.

**MG: Jako zwycięzca konkursu mógł Pan zwiedzić zajezdnię tramwajową Podgórze. Był Pan wcześniej w tego typu miejscu?**

HK: Wcześniej, jeszcze jako dziecko, byłem w parowozowni w Japonii. W zajezdni tramwajowej nie byłem nigdy wcześniej.

**MG: Co zrobiło na Panu największe wrażenie w naszej zajezdni?**

HK: Na pewno bardzo nowoczesne wyposażenie hali i czystość. Zwróciłem uwagę na myjnię, w której są czyszczo-

ne tramwaje, i która jest częścią hali. Pozytywnym zaskoczeniem było też dla mnie to, że MPK ma miejsce, w którym są remontowane, a nawet przebudowywane tramwaje.

**MG: Miał Pan też możliwość samodzielnego poprowadzenia tramwaju. Jak wrażenia z jazdy?**

HK: Super. Było o wiele prościej niż się spodziewałem. Myślałem, że prowadzenie tramwaju wymaga o wiele więcej wysiłku i jest bardzo trudne. Naprawdę trzeba docenić te rozwiązania techniczne, które powodują, że tramwaj

prowadzi się stosunkowo łatwo, co pozwala motorniczemu skupić się na bezpieczeństwie jazdy i obserwacji tego, co się dzieje wokół niego.

**MG: Z takim podejściem mógłby Pan zostać motorniczym**

HK: Bardzo chętnie. Wydaje mi się, że to dobra praca. Wymagająca, ale jednocześnie dająca dużą satysfakcję.

**MG: Czy jako pasażer korzysta Pan z krakowskiej komunikacji?**

HK: Tak. Korzystam bardzo często. Dlatego mogę z pełnym przekonaniem powiedzieć, że Kraków ma bardzo dobrą komunikację i bardzo dobry tabor. Jest np. coraz mniej tramwajów 105N. Mam duży sentyment do tych wagonów,

ale wiem, że bez nich mieszkańcom Krakowa będzie się podróżowało lepiej.

**MG: Czy porównując krakowską komunikację z japońską, dostrzega Pan dużą różnicę?**

HK: Komunikacja w Krakowie w ostatnich latach bardzo się zmieniła. Kiedy przyjechałem tutaj w 1992 roku, nie było tramwajów z niską podłogą, nie było tunelu pod dworcem i innych inwestycji poprawiających jakość komunikacji np. linii tramwajowej do Kurdwanowa, Małego Płaszowa czy do Ruczaju. Brakowało też wiat przystankowych, których obecnie jest bardzo dużo. Teraz prawie nie dostrzegam różnicy w jakości usługi, gdy podróżuję w Krakowie czy w japońskich miastach.

**Rozmawiał: Marek Gancarczyk**



*Hiroshi Kurotaki (z lewej) podczas zwiedzania stacji obsługi i remontów tramwajów*

newsy komunikaty KOMUNIKACJA  
 wydarzenia ulice autobusy wypadki Konstal 105Na informacje Jelcz  
 wypadki torowiska Scania Mercedes Citaro  
 tramwaje konkursy Przewoźnik Krakowski zdjęcia  
 autobus elektryczny torowiska newsy  
 Bombardier NGT8 ZAJEZDZIA 105Na  
 Euro 6 wykolejenia Solaris Urbino  
 wydarzenia ulice MPK KOMUNIKACJA  
 miasto autobusy ekologią  
 tramwaje wypadki zdjęcia Solaris Urbino  
 newsy Kraków  
 TRANSPORT EKOLOGICZNY



komunikacja w pigułce  
[facebook.com/mpkkrakow](https://facebook.com/mpkkrakow)



29000 osób lubi to

## PATROLE POLICJI ZADBAJĄ O BEZPIECZEŃSTWO PASAŻERÓW KRAKOWSKIEJ KOMUNIKACJI

**W czwartek 15 stycznia 2015 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie a Komendą Miejską Policji w Krakowie, którego celem jest polepszenie współpracy służącej poprawie bezpieczeństwa na ternie Krakowa, profesjonalizacja działań związanych z walką z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz lepsze wykorzystanie nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych.**

Porozumienie zostało podpisane przez Rafała Świerczyńskiego (prezesa MPK), Grzegorza Dyrkacza (członka zarządu i dyrektora ds. zarządzania przewozami MPK), inspektora Andrzeja Płatka (komendanta policji w Krakowie) i podinspektora Roberta Michnę (zastępcę komendanta policji w Krakowie).

– Dzięki zacieśnieniu współpracy krakowskiego przewoźnika z policją pasażerowie będą mogli czuć się jeszcze bezpieczniej w krakowskich tramwajach i autobusach. Porozumienie przewiduje bowiem organizację wspólnych patroli w ramach akcji „Bezpieczny powrót” w pojazdach

kursujących przede wszystkim w godzinach wieczornych i nocnych. W razie zagrożenia podróżujący pasażerowie będą mogli liczyć na natychmiastową interwencję funkcjonariuszy policji — podkreślał Rafał Świerczyński.

Porozumienie ułatwi i przyspieszy przekazywanie policji nagrań z kamer zamontowanych w tramwajach i autobusach MPK w Krakowie. Policjanci będą mogli przysyłać do krakowskiego przewoźnika drogą elektroniczną wnioski o zabezpieczenie nagrania. W tym celu został przygotowany specjalny formularz. To pozwoli na skrócenie czasu potrzebnego na sporządzenie tych nagrań dla policji.

Drogą elektroniczną do Komendy Miejskiej Policji będzie także przesyłana korespondencja dotycząca m.in. wypadków, kolizji i innego rodzaju zdarzeń w pojazdach komunikacji miejskiej. Zastąpi ona dotychczasowy, tradycyjny sposób przekazywania tych materiałów.

Warto podkreślić, że podpisane porozumienie jest potwierdzeniem i usankcjonowaniem współpracy, którą Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne i Komenda Miejska Policji prowadzi od kilku lat.

Marek Gancarczyk



Porozumienie podpisali przedstawiciele MPK SA i Komendy Miejskiej Policji w Krakowie

## „BEZPIECZNY POWRÓT” W NOCNYCH TRAMWAJACH

**W nocy z piątku na sobotę 23/24 stycznia odbyła się pierwsza w 2015 roku akcja „Bezpieczny powrót”. To wspólne działania krakowskiej straży miejskiej i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, które mają zapewnić bezpieczeństwo w pojazdach komunikacji miejskiej w godzinach nocnych.**

W akcji wzięło udział 19 funkcjonariuszy straży miejskiej, 4 inspektorów ruchu MPK oraz 15 kontrolerów biletów. Funkcjonariusze kontrolowali rejon pętli początkowych i końcowych linii nr: 9, 13, 52, 62, 64, 69 oraz przystanki na trasie przejazdu tramwajów. Dodatkowo podejmowali interwencje w tramwajach po otrzymaniu zgłoszeń od inspektorów MPK. Głównym celem było wyeliminowanie zachowań niezgodnych z prawem, uciążliwych i budzących dyskomfort pasażerów.

Jak pokazują działania, największymi problemami podczas nocnych kursów są: spożywanie alkoholu, zakłócanie spokoju i porządku, śmiecenie w pojazdach oraz palenie papierosów na przystankach. W trakcie akcji ujawniono łącznie 29 wykroczeń, za które wystawiono 18 mandatów karnych, 10 pouczeń i 1 wniosek do sądu.

Przez cały 2014 rok krakowska straż miejska 12 razy uczestniczyła w akcji „Bezpieczny powrót”. W trakcie działań strażnicy ujawnili 385 wykroczeń, z czego najwięcej stanowiły: spożywanie alkoholu w miejscu zabronionym, zakłócanie spokoju i porządku publicznego, zaśmiecanie. Funkcjonariusze wypisali 132 mandaty karne, 231 osób pouczyli, w 13 przypadkach został skierowany wniosek do sądu. Strażnicy przekazali policji 4 sprawców przestępstw oraz odwieźli 20 osób do Miejskiego Centrum Profilaktyki Uzależnień.

**Marcin Warszawski**  
fot. Marcin Warszawski

### Akcja „Bezpieczny Powrót” w nocy z 13 na 14 marca 2015 roku

W akcji uczestniczyło 35 osób z MPK i krakowskiej straży miejskiej, które kontrolowały linie nr: 1, 13, 52, 62, 64, 69 w godzinach od 20.00 do 4.00. Straż miejska wystawiła 15 mandatów, dała 10 pouczeń oraz skierowała 3 wnioski do sądu. Za jazdę bez ważnego biletu zostało zatrzymanych 70 osób



Patrol Straży Miejskiej podczas akcji Bezpieczny Powrót

## KRAKOWSKA STRAŻ MIEJSKA I MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE POMAGAJĄ WSPÓLNIE

**Dzięki błyskawicznej akcji kierowcy autobusu, dyspozytorki MPK oraz krakowskich strażników miejskich udało się zapobiec tragedii. Cztery osoby, które sprawnie zorganizowały pomoc dla chorego mężczyzny, za swoją postawę otrzymały listy z wyrazami uznania od szefów obu miejskich jednostek.**

Do zdarzenia doszło w sobotę 31 stycznia. Widok niekompletnie ubranego, około 70-letniego mężczyzny zaniepokoił kierowcę autobusu linii nr 117. Pasażer, mimo zimowej aury, nie tylko nie miał na sobie ciepłych ubrań, ale w dodatku podróżował w jednym kapciu. Prowadzący autobus o nietypowej sytuacji poinformował dyspozytora MPK, który prośbę o interwencję przekazał dyżurnemu nowohuckiego oddziału straży miejskiej. Dzięki doskonałej współpracy straży miejskiej i MPK cierpiący na chorobę Alzheimera krakowianin, który przez kilka godzin błąkał się po mieście, bezpiecznie trafił do domu.

– Codziennie przewozimy około miliona osób. Pośród takiej rzeszy ludzi w każdej chwili ktoś może potrzebować pomocy. Najważniejsze, by w takich sytuacjach zarówno kierowcy, jak i motorniczowie, ale także pozostali pasażerowie potrafili właściwie zareagować — powiedział Grzegorz Dyrkacz, dyrektor ds. zarządzania przewozami MPK SA w Krakowie.

Starszy specjalista Andrzej Cupiał i aplikant Jacek Mikosz (funkcjonariusze krakowskiej straży miejskiej), Marcin Kowalczyk (kierowca z zajezdni autobusowej Bieńczyce) oraz Zofia Nieć (dyspozytorka z Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK) otrzymali listy z wyrazami uznania za swoją postawę.



Kierowca otrzymał list gratulacyjny i podziękowanie za swoją reakcję

„Ta sytuacja to przykład nie tylko doskonałej współpracy miejskich jednostek, ale przede wszystkim dowód na to, że nawet w najbardziej nietypowej sytuacji empatia oraz chęć niesienia pomocy może zapobiec tragedii” — powiedział Adam Młot, komendant krakowskiej straży miejskiej. Zaapelował także, by nigdy nie pozostawać obojętnym na los osób, które mogą potrzebować pomocy.

**Marcin Warszawski**  
fot. Marcin Warszawski



Oprócz kierowcy podziękowania otrzymali strażnicy miejscy oraz pracownik Głównej Dyspozytorni Ruchu

## MOTORNICZOWIE MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO ODEBRALI GRATULACJE OD KRAKOWSKIEJ POLICJI



*Motorniczcy Piotr Krawczyk odebrał gratulacje za swoje działania*

**Piotr Krawczyk, motorniczcy zajezdni tramwajowej Podgórze, oraz Tomasz Tuleja, motorniczcy zajezdni tramwajowej Nowa Huta, odebrali listy gratulacyjne oraz podziękowania za reakcję i działania, których się podjęli 7 stycznia, gdy zauważyli na przystanku tramwajowym 11-letnią dziewczynkę poszukiwaną przez policję. Wyrazy uznania przekazał motorniczym inspektor Andrzej Płatek — komendant krakowskiej policji oraz Grzegorz Dyrkacz — członek zarządu, dyrektor ds. zarządzania przewozami MPK.**

–Troska o bezpieczeństwo naszych pasażerów jest jednym z najważniejszych zadań. Tym bardziej trzeba docenić fakt takichmiastowego przekazania do Głównej Dyspozytorni Ruchu

informacji o rozpoznaniu poszukiwanej osoby oraz pełną empatii i troski reakcję naszych pracowników wobec przestraszonej i zagubionej dziewczynki — mówił podczas wręczania listu gratulacyjnego Grzegorz Dyrkacz.

Reakcję motorniczych docenił także inspektor Andrzej Płatek, który podkreślił wielką rolę pracowników MPK w odnalezieniu zaginionej osoby.

– Łatwo nam sobie wyobrazić dramat rodziców, którzy zgłaszają zaginięcie swojego dziecka. Dlatego wiem, jak niezwykle ważne jest to, co zrobili pracownicy MPK, informując o odnalezieniu poszukiwanej osoby, a tym samym umożliwiając jej spokojny powrót do domu – podkreślał komendant Andrzej Płatek.

**Marek Gancarczyk**

## PRACOWNICY MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO CZĘSTO UDZIELAJĄ POMOCY PASAŻEROM

Spośród prawie miliona osób podróżujących komunikacją miejską zawsze ktoś może potrzebować pomocy. Najszybciej mogą jej udzielić kierowcy, motorniczowie oraz inni pasażerowie. Od ich właściwej reakcji zależy zdrowie, a czasami nawet i życie tych osób.

Troska o bezpieczeństwo pasażerów komunikacji miejskiej jest jednym z najważniejszych zadań MPK w Krakowie. Kierowcy i motorniczowie często pomagają pasażerom w różnych sytuacjach. Potwierdzają to opinie pasażerów zawarte w listach, które przesyłają do krakowskiego przewoźnika.

Poniżej kilka przykładów z prasy bądź listów pasażerów dotyczących sytuacji, kiedy to pracownicy naszej firmy wykazali się nie tylko wielkim sercem, lecz także wielką odwagą:

„Kierowca, nie bacząc na własne bezpieczeństwo, pomógł młodej kobiecie napadniętej w rejonie przystanku przy ul. Igołomskiej. Przystanek jest usytuowany z dala od zabudowań, w pobliżu lasu. Dzięki niemu zły człowiek nie skrzywdził niewinnej dziewczyny”.

„Motorniczcy uratowali życie pasażerowi dzięki swojemu przygotowaniu w zakresie udzielania pierwszej pomocy i

opanowaniu w sytuacji utraty przytomności spowodowanej atakiem serca. Dziękujemy za uratowanie życia naszemu kochanemu tacie i dziadziowi”.

„Nikt nie pomógł wysiadającemu starszemu człowiekowi, który upadł. Ja też. Wszyscy przyglądaliśmy się z wielkim zdziwieniem, gdy zrobił to kierowca linii nr 139. Podszedł, pomógł mu wstać, spytał, czy nie potrzebuje pomocy, a następnie odprowadził go na pobliską ławeczkę. Ogarnął nas wstyd, że kierowca jako jedyny wykazał się zwykłym ludzkim odruchem”.

„Zemdlałam w rejonie przystanku przy Placu Imbrowskim. Gdy się ocknęłam, był przy mnie kierowca autobusu nr 132. Nie tylko okazał się dobrym człowiekiem, ale również potrafił mi pomóc”.

„Grupa agresywnej pijanej młodzieży napadła na pasażerów tramwaju linii nr 4. Motorniczcy szybko wezwali pomoc, a sam umiejętnie spróbował łagodzić niebezpieczną sytuację. Zrobił to skutecznie”.

**Anna Robak**



*Motorniczowie często pomagają rodzicom małych dzieci wnieść wózek do wysokopodłogowych tramwajów*



## PROWADZĄC TRAMWAJ, TRZEBA BYĆ DOBRYM OBSERWATOREM

O pracy motorniczego rozmawiamy z Tomaszem Tuleją, który zauważył na jednym z krakowskich przystanków zaginioną 11-letnią dziewczynkę.

**Marek Gancarczyk:** Jak się udało Panu zauważyć poszukiwaną dziewczynkę pośród wielu innych osób czekających na przystanku?

Tomasz Tuleja: Wszystko zaczęło się od bardzo precyzyjnego komunikatu dyspozytora, który ogłosił, że jest poszukiwana 11-letnia dziewczynka ubrana w czarną czapkę, białą kurtkę, dzinsy i kolorowy plecak z napisem „CP” oraz że ostatni raz widziano ją na Woli Justowskiej. Pamiętam, że było już późno, po godzinie 22.00. Nie ma już wtedy tylu samochodów, pieszych i pasażerów. Gdy usłyszałem ten komunikat po raz kolejny, pomyślałem, że może uda mi się gdzieś ją zauważyć. Przecież Kraków to nie Tokio, miasto, w którym żyje kilkanaście milionów ludzi. Właśnie wtedy na przystanku przy Uniwersytecie Pedagogicznym przy ul. Podchorążych zatrzymał się autobus jadący z Woli Justowskiej. Podjechałem na przystanek tramwajem linii nr 4. Czekając, aż wysiądą i wsiądą pasażerowie. Jednocześnie rozglądałem się i obserwowałem ludzi stojących na przystanku. Byłem bardzo zaskoczony, gdy wśród nich zobaczyłem smutną dziewczynkę, której wygląd odpowiadał rysopisowi z komunikatu.

**MG: Co Pan wtedy zrobił?**

TT: Wysyłam natychmiast komunikat do dyspozytorów, korzystając ze specjalnego statusu „napad”, który jest dostępny w naszych radiotelefonach. Od razu zadzwonił do mnie dyspozytor. Powiedziałem mu, że właśnie obserwuję poszukiwaną dziewczynkę, która jest na przystanku Uniwer-



Tomasz Tuleja zauważył poszukiwaną dziewczynkę na przystanku Uniwersytet Pedagogiczny

sytet Pedagogiczny. Po chwili otrzymałem zgodę na dalszą jazdę, żeby nie blokować ruchu, a prośba o obserwację przystanku została skierowana do motorniczego, który prowadził tramwaj jadący za mną.

**MG: Łatwo jest zauważyć osobę poszukiwaną?**

TT: Na pewno nie. W tym przypadku sytuacja była na pewno prostsza, ponieważ chodziło o dziecko ubrane w kolorowe ubranie. Pomógł też precyzyjny komunikat, który zawierał informację o łatwych do zobaczenia i wyróżniających się elementach stroju. Ale proszę sobie wyobrazić, że zaginęła osoba starsza i słychać się komunikat: szukamy mężczyzny ubranego w szary płaszcz. Taką osobę trudno wypatrzyć, bo większość osób starszych tak się ubiera.

**MG: Czy wcześniej udało się już Panu znaleźć osobę poszukiwaną?**

TT: Nie, pierwszy raz udało mi się znaleźć kogoś poszukiwanego, chociaż zawsze po komunikacie dyspozytora o zaginięciu staram się rozglądać.

**MG: Słuchając Pana, można dojść do wniosku, że prowadzenie tramwaju to tylko jedna z wielu czynności motorniczego, którą musi wykonywać podczas pracy?**

TT: Na pewno tak. W MPK pracuję od siedmiu lat, więc mogę powiedzieć z pełnym przekonaniem, że praca motorniczego w dużym stopniu polega na obserwacji. Często trzeba przewidzieć bezsensowne zachowanie kierowcy samochodu czy wejście pieszego tuż przed jadący tramwaj. Jeżeli się nie obserwuje, to jazda tramwajem może się źle skończyć. Ale można też, jak to widać na moim przykładzie, zrobić coś dobrego i znaleźć zaginione dziecko.

**Rozmawiał:**

**Marek Gancarczyk**

## WYCHOWANKOWIE MOPS BĘDĄ MOGLI ZNALEŹĆ PRACĘ W MPK

W piątek, 20 marca w siedzibie MPK SA w Krakowie zostało podpisane porozumienie o współpracy, którego celem jest wsparcie osób objętych pomocą Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Krakowie. Dokument podpisali przedstawiciele MPK SA - Rafał Świerczyński, prezes zarządu i Mariusz Szalkowski, wiceprezes zarządu oraz w imieniu MOPS Józefa Grodecka, dyrektor ośrodka w Krakowie.

Dzięki porozumieniu MPK SA będzie miało możliwość skierowania na kurs prowadzenia tramwaju wytypowanych przez MOPS osób usamodzielnianych i opuszczających pieczę zastępczą.

- Cieszymy się, że możemy pomagać osobom, którymi

- Zawarte przez MPK SA i MOPS w Krakowie porozumienie o współpracy pozwoli nam na poszerzenie oferty dla usamodzielnianych wychowanków pieczy zastępczej, którzy będą mieli szansę zdobyć nowe kwalifikacje i znaleźć zatrudnienie w zdobytym zawodzie. Liczymy także, że zawarte porozumienie będzie skutkowało również zwiększeniem szans na znalezienie zatrudnienia dla innych osób bezrobotnych, korzystających z pomocy Ośrodka – powiedziała po podpisaniu porozumienia Józefa Grodecka, dyrektor MOPS w Krakowie.

Warto przypomnieć, że nie jest to jedyne tego rodzaju przedsięwzięcie, które realizuje MPK SA wspólnie z jednostkami pomocy społecznej w Krakowie. W ubiegłym roku możliwość podjęcia pracy otrzymali od MPK SA podopieczni Środowiskowego Domu Samopomocy „VITA” i



Porozumienie podpisuje Józefa Grodecka, dyrektor MOPS, Rafał Świerczyński, prezes MPK i Mariusz Szalkowski wiceprezes MPK SA

opiekuje się Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Krakowie. Tym bardziej, że wszyscy zdajemy sobie sprawę jak trudna jest dzisiaj sytuacja na rynku pracy, szczególnie dla ludzi młodych. Porozumienie, które podpisaliśmy sprawi, że wytypowane przez MOPS osoby po odbyciu kursu i zdobyciu pozwolenia na prowadzenie tramwaju znajdą pracę w MPK SA – podkreślał Rafał Świerczyński, Prezes MPK SA w Krakowie.

Zgodnie z zapisami porozumienia krakowski przewoźnik będzie przekazywał MOPS informacje o prowadzonych rekrutacjach oraz planowanych stażach.

Pracownicy Działu Rodzin Zastępczych w MOPS wytypowali już 20 wychowanków, którzy z uwagi na ich sytuację życiową, etap kształcenia i zainteresowania mogliby skorzystać z przygotowanej przez MPK SA propozycji.

Środowiskowego Domu Samopomocy „Leonardo” w Krakowie. W ramach wspólnego projektu raz w miesiącu, od czerwca 2014 roku, grupa ponad 20 osób, m.in. niepełnosprawnych z zaburzeniami psychicznymi przez kilka godzin wykonywała prace porządkowe w pomieszczeniach biurowych, korytarzach oraz salach konferencyjnych krakowskiego przewoźnika. Pierwsze warsztaty w ramach tej współpracy odbyły się w środę, 25 czerwca 2014 roku.

Warto podkreślić, że decyzja MPK SA o rozpoczęciu tego rodzaju współpracy wynika z chęci wspierania przede wszystkim osób niepełnosprawnych z różnego rodzaju problemami psychicznymi w podejmowaniu aktywności zawodowej oraz stworzenia im perspektywy usamodzielnienia się.

**Marek Gancarczyk**

## KOMUNIKACJA MIEJSKA PRZYSPIESZY W CENTRUM

**W 2015 roku pod Wawelem dokona się komunikacyjna rewolucja na miarę wyrzucenia samochodów z Rynku Głównego. Gruntowna przebudowa I obwodnicy sprawi, że tramwaje i autobusy zyskają rzeczywisty priorytet w centrum.**

Właśnie się rozpoczęły prace przy przebudowie pierwszego odcinka najmniejszej krakowskiej obwodnicy. Robotnicy, na odcinku pomiędzy ul. Piłsudskiego a ul. Karmelicką, wymienią nie tylko torowisko, ale również całą infrastrukturę podziemną i naziemną. Nie będzie to jednak zwyczajna zamiana zużytych szyn i zniszczonego asfaltu na nowe elementy, ponieważ ulica zostanie całkowicie odnowiona.

Przede wszystkim torowisko tramwajowe zostanie wyniesione ponad jezdnię, a jeden z torów będzie przesunięty bliżej Plant. Dzięki temu po torowisku będą się swobodnie poruszać w obu kierunkach nie tylko tramwaje, ale także autobusy. Zyskają również piesi i pasażerowie, ponieważ na całym przebudowywanym odcinku powstaną perony wiedeńskie — podobne do tych przy ul. Lubicz. Nowością będzie kontrapas rowerowy biegnący najbliżej Plant.

Po zewnętrznej stronie ringu w jednym kierunku będą się poruszać samochody. Dostępność do ścisłego centrum się nie zmieni, ponieważ zostanie zachowany lewoskręt w ul. św. Anny.

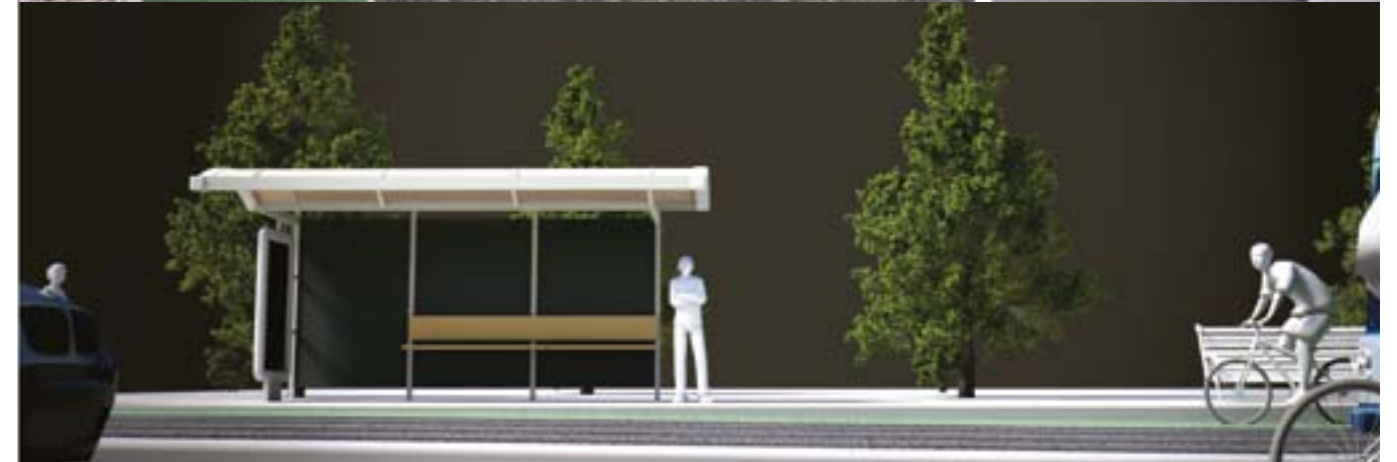
Dzięki tym zabiegom znacznie się skróci przejazd pojazdami krakowskiej komunikacji miejskiej. Nowe tory pozwolą tramwajom poruszać się szybciej, a wyizolowanie ruchu samochodowego uniemożliwi blokowanie aut przez kierowców, którzy dotychczas nie przestrzegali zakazu poruszania się po obszarach wyłączonych z ruchu za pomocą farby. Poprawę odczują również kierowcy samochodów, którzy muszą wjechać do ścisłego centrum — dzięki eliminacji tranzytu ilość pojazdów spadnie, zmniejszą się więc również korki.

Prace budowlane przy ul. Podwale zakończą się przed 30 czerwca 2015 roku. Następnie, w takim samym zakresie, zostanie przebudowana ul. Dunajewskiego (pomiędzy ul. Karmelicką a ul. Długą). Drugi etap prac zakończy się na przełomie września i października. Ostatnia faza inwestycji zostanie zrealizowana w 2016 roku — jest planowane wymienienie torowiska pomiędzy ul. Długą a ul. Pawią.

**Piotr Hamarnik**



*Torowisko w ul. Podwale wymagało gruntownego remontu*



*Wizualizacja torowiska i ulic wokół I Obwodnicy po przebudowie*

## KALENDARIUM

**31.01.2015**

O godzinie 3.01 na torowisko przy al. Solidarności wjechał rozpędzony samochód marki Opel Astra. Kierowca pojazdu został ranny i odwieziony do szpitala. Okazało się, że przyczyną ułańskiej fantazji był nadmiar spożytego alkoholu. Zadziałał on też jak środek przeciwbólowy, bowiem zaraz po zdarzeniu kierowca chciał uciec z miejsca wypadku — mimo urazu głowy i klatki piersiowej. Nie udało mu się to.

**13.02.2015**

Do Głównej Dyspozytorni Ruchu zadzwonił zbulwersowany pasażer, którego bardzo zdenerwowało to, że przystanek Kordylewskiego po raz kolejny zmienił swoją nazwę. Interweniujący był zdecydowanie przeciwny nowej nazwie i domagał się błyskawicznej reakcji, ponieważ bez wahania zainteresuje tematem prasę, radio i telewizję. Dyspozytor, po przyjęciu zgłoszenia, wysłał na miejsce inspektora ruchu, a ten potwierdził, że nazwa jest zmieniona. Na obu przystankach tramwajowych zostały przyklejone pieczątki przygotowane tabliczki z napisem „Park Grzegorzewski”. Niewłaściwe oznakowanie zostało zdemontowane.

**15.02.2015**

W tramwaju linii nr 24 podczas jazdy z siedzenia spadł pasażer. Odniósł obrażenia głowy i w związku z tym został odwieziony do szpitala wojskowego. Okazało się, że przyczyną zdarzenia był alkohol.

**19.02.2015**

Okolo godziny 10.45 na rondzie Grunwaldzkim miał miejsce wypadek z udziałem tramwaju i samochodu ciężarowego. Do zderzenia doszło, gdy tramwaj linii nr 11 ruszył z przystanku i wjechał na rondo Grunwaldzkie. Wtedy wjechała w niego rozpędzona ciężarówka. W wyniku zderzenia doszło do wykolejenia tramwaju i uszkodzenia sieci trakcyjnej. Poszkodowanych zostało kilkanaście osób, pasażerów tramwaju. Ruch tramwajowy na rondzie Grunwaldzkim był zablokowany przez



kilka godzin. Tramwaje kursowały trasą objazdową przez ul. Krakowską i Kalwaryjską.

**03.03.2015**

Przy ul. Kalwaryjskiej na środku torowiska usiadł czarnoskóry mężczyzna, blokując ruch tramwajowy w obu kierunkach. Ot tak, bez konkretnej przyczyny. Na miejsce został wezwany radiowóz policji, który się zaopiekował obcokrajowcem.

**05.03.2015**

O godzinie 18.07 prowadzący autobus linii nr 292 zgłosił, że przy al. Kasztanowej w samochodzie osobowym urwało się koło. Auto zatrzymało się tak, że blokowało przejazd w obu kierunkach. Pierwszemu stojącemu autobusowi pomogli pasażerowie — trzeba było odchylić gałęzie oraz znak drogowy. Kolejne pojazdy przepuszczał inspektor ruchu obecny na miejscu zdarzenia do momentu przyjechania lawety, która zabrała zdefektowany samochód.

**09.03.2015**

Do tramwaju linii nr 13 wsiadł tzw. złomiarz, który miał wózek załadowany kątownikami oraz innymi metalowymi częściami ciężkiego kalibru. Podczas hamowania, przed przystankiem Dworcowa, ładunek przemieścił się i wybił szybę działową. Po 20 minutach przymusowego postoju ruch został wznowiony.

**10.03.2015**

Przez źle zaparkowany samochód osobowy nie był możliwy skręt z al. Beliny-Prażmowskiego w ul. Grochowską. Na samym skrzyżowaniu stało auto marki Audi, które skutecznie blokowało przejazd autobusom linii nr 124, 184 i 424. Na czas zatrzymania pojazdy jeździły objazdem, przez ul. Brodowicza. Razem ze strażą miejską wezwaną na miejsce przy samochodzie zjawił się właściciel, który został ukarany mandatem.

Od stycznia do kwietnia 2015 roku miało miejsce wiele zatrzymań w ruchu tramwajowym i autobusowym z powodu nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów. W trakcji tramwajowej przodowali kierowcy przy ul. Długiej i ul. Rakowickiej, natomiast w trakcji autobusowej kilkakrotnie zablokowana była pętla przy ul. Skarżyńskiego, zwłaszcza w piątki, kiedy w klubie Kwadrat odbywają się imprezy.

**Michał Wójtowicz**

## Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?



[twitter.com/MPK\\_krakow](https://twitter.com/MPK_krakow)

Bieżące informacje o utrudnieniach  
w ruchu autobusów i tramwajów

## CZŁONKOWIE KRAKOWSKIEGO KLUBU MODELARZY KOLEJOWYCH WRĘCZYLI MOTORNICZYM KWIATY

W niedzielę 8 marca z okazji Dnia Kobiet członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych wręczyli kwiaty paniom prowadzącym tego dnia tramwaje. Kwiaty z życzeniami „Równej szyny tramwajowe dziewczyny” otrzymały wszystkie kobiety, które w godzinach porannych przejeżdżały obok przystanku Poczta Główna.

Marek Gancarczyk, fot. Piotr Reclaw



## MPK NEWS — WIADOMOŚCI DLA PASAŻERÓW KOMUNIKACJI KRAKOWSKIEJ

Dobra informacja pasażerska jest z pewnością elementem, który zachęca do korzystania z publicznego transportu, podnosi komfort podróżowania, sprzyja poprawie wizerunku miasta i przewoźnika jako jednostki nowoczesnej i ukierunkowanej w stronę pasażera.



MPK News zawiera wiele przydatnych informacji dla pasażerów

Obecnie system informowania pasażerów, wykorzystując odpowiednie środki przekazu informacji, obejmuje trzy działania:

- informacje na przystankach,
- informacje w pojazdach,
- informacje w mediach elektronicznych.

Jednym z elementów systemu informacji pasażerskiej w pojazdach są monitory zamontowane w tramwajach. Służą one nie tylko do przekazu treści reklamowych, lecz także dzięki nim pasażerowie mogą się dowiedzieć m.in. o zmianach w komunikacji miejskiej, ważnych inwestycjach poprawiających jakość transportu oraz ciekawych wydarzeniach w mieście.

Od kilku miesięcy MPK przygotowuje specjalny blok informacyjny pod nazwą MPK News, który jest publikowany w monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach. Obecna ramówka MPK News składa się z trzech bloków tematycznych: Informacje MPK, Informacje Kraków, Ciekawostki i jest wyświetlana jednocześnie w ponad 300 pojazdach (tramwajach i autobusach), co gwarantuje wysoką skuteczność przekazu i dotarcie do szerokiej grupy odbiorców. Ponadto codzienna aktualizacja informacji w atrakcyjnej formie graficznej zwiększa zainteresowanie tym blokiem informacyjnym.

Przypomnijmy, że MPK wykorzystuje do przekazu informacji panele ciekłokrystaliczne z szerokim kątem widzenia o przekątnej 19" zawieszane pod sufitem pojazdu. Forma przekazu jest porównywalna do klasycznej telewizji (oprócz dźwięku). Zaletą jest zasięg oraz jakość — spoty są emitowane w jakości DVD. Spoty reklamowe wraz z materiałem informacyjnym tworzą program sekwencyjny o długości około 12 minut.

Lilianna Jakiel

## SIEDZIEDZIESIĄTA MSZA TRAMWAJARSKA DLA PRACOWNIKÓW MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO

W niedzielę, 1 lutego o godzinie 12.00 w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy ojców Redemptorystów w Podgórzu została odprawiona po raz siedemdziesiąty tradycyjna msza tramwajarska. Coroczna msza odbywa się w intencji pracowników, emerytów i rencistów oraz osób świadczących pracę na rzecz MPK. Na mszy, oprócz licznie przybyłych pracowników, byłych pracowników i ich rodzin, byli obecni członkowie zarządu MPK.

Podczas mszy przedstawiciele załogi przekazali dary ołtarza: kosz owoców symbolizujących pracę ludzi i hojność ziemi, kielich, chleb, wino oraz wodę. Przekazali także ofiarę pieniężną. Ponadto przedstawiciele Dębnickiego Towarzystwa Sportowego Tramwaj, od wielu lat związanego z MPK, podarowali stulę.

Mszy świętej przewodniczył biskup Jan Szkołoń z archidiecezji krakowskiej, który zastąpił przebywającego w Rzymie kardynała Stanisława Dziwisza. Biskup odprawił mszę w nowym



Msza Tramwajarska została odprawiona po raz 70-ty

Msza święta miała szczególnie uroczysty charakter, ponieważ w tym roku obchodzimy jubileusz 140-lecia istnienia MPK. Stąd udział aż osiem pocztów sztandarowych. Poza firmowym sztandarem MPK pojawiły się dwa historyczne już sztandary działającej w minionym stuleciu Fundacji Kościelnej przy MPK, trzy sztandary związkowe (NSZZ Solidarność, NSZZ Solidarność 80 i ZZ Pracowników Komunikacji Miejskiej) oraz sztandary Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK i DTS Tramwaj. W poczcie sztandarowym MPK szedł Janusz Kękuś (emeryt), a asystowały mu Joanna Gruszczyńska i Edyta Poznańska na co dzień pracujące na stanowisku motorniczego.

Pracownicy MPK brali czynny udział w liturgii. Fragmenty Pisma Świętego odczytali Andrzej Dąbek i Janusz Kękuś, a Marta Dąbek zaśpiewała psalm. Modlitwę wiernych odczytał Jacek Ćwierz.

ornacie podarowanym ojcom Redemptorystom przez załogę w 140. rocznicę MPK (jego fundatorami były wszystkie działające na terenie przedsiębiorstwa związki zawodowe).

W homilii biskup Jan Szkołoń mówił o trudnej pracy załogi MPK, która jest służbą dla mieszkańców miasta.

Oprawę muzyczną mszy zapewnił mający ponad 115-letnią tradycję chór Lutnia Krakowska oraz młodzieżowy chór Jaszczwórz z IV Liceum Ogólnokształcącego w Krakowie.

Warto przypomnieć, że w przeszłości msze tramwajarskie celebrowali m.in. kardynał Karol Wojtyła oraz kardynałowie: Franciszek Macharski, Stanisław Nagy, Stanisław Dziwisz i inni krakowscy biskupi.

Władysław Michalski

## PRZEBUDOWA PLACU CENTRALNEGO

Cały czas trwa remont placu Centralnego, który jest związany z modernizacją linii tramwajowej przy ul. Mogilskiej i ul. Jana Pawła II od ronda Mogilskiego do placu Centralnego. 14 lutego 2015 roku po raz kolejny została zmieniona organizacja ruchu przy placu Centralnym. Zmiana jest związana z rozpoczęciem przebudowy torowiska w rełacji aleja Andersa–aleja Solidarności.

W związku z tym tramwaje i autobusy w tym rejonie kursują trasami objazdowymi. Bilety okresowe wykupione na

linie, których trasa została zmieniona zachowują ważność na trasie stałej oraz objazdowej. Informacje szczegółowe dotyczące utrudnień związanych z remontem placu Centralnego są dostępne na stronie internetowej [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl).

**Marek Gancarczyk**

**fot. Mateusz Hejmo**



## PASAŻEROWIE SKARGI PISZĄ...

W 2014 roku do krakowskiego przewoźnika wpłynęło 1041 zgłoszeń o charakterze skarg, z czego 181 zostało uznanych za zawinione, 333 za uzasadnione, ale niezawinione, 335 za nieuzasadnione, a 192 z różnych przyczyn nie udało się rozstrzygnąć.

Mimo że w ostatnich latach można zauważyć zwiększającą się ilość wpływających skarg, to jednak w 2014 roku zauważalny wzrost dotyczy głównie skarg nieuzasadnionych. Można także, w porównaniu do poprzednich lat, zaobserwować wyhamowanie tendencji wzrostu ilości wpływających skarg. W kilku poprzednich latach wzrost ilości skarg wpływających przekraczał 100 w odniesieniu do roku poprzedniego, w 2014 roku wyniósł niecałe 60 przypadków.

Na pewno jedną z istotnych przyczyn wzrostu ilości skarg jest szeroko otwarty i przyjazny kanał komunikacji z pasażerami, przede wszystkim drogą e-mailową i telefoniczną.

Najczęstszym sposobem zgłaszania skarg jest forma elektroniczna — e-mailowo lub z wykorzystaniem zamieszczonego na stronie internetowej formularza zgłoszenia skargi.

Podobnie jak w latach poprzednich najwięcej zgłoszeń pasażerów dotyczyło niepunktualnej realizacji rozkładu jazdy, nieprzestrzegania przepisów służbowych, nieprzestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym.

**Marek Gancarczyk**

## JAK BEZPIECZNIE KORZYSTAĆ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ?

Na zaproszenie dyrekcji szkół: Prywatnego IV Liceum Ogólnokształcącego oraz Prywatnego Gimnazjum nr 7 w Krakowie w dniach 3 lutego 2015 roku oraz 10 marca 2015 roku odbyły się spotkania z młodzieżą uczęszczającą do tych placówek. Wzięło w nich udział około 100 uczniów.

Z ramienia krakowskiej straży miejskiej spotkanie prowadził starszy specjalista Jerzy Filipczuk, który omawiał sprawy związane z prawem. Przedstawicielem krakowskiego przewoźnika był inspektor ruchu Sławomir Górnisiewicz, który przedstawił zasady przewozu pojazdami MPK.

Głównym celem spotkania była kwestia bezpieczeństwa w pojazdach MPK, w okolicy przystanków oraz na ciągach komunikacyjnych. Dużym zainteresowaniem cieszyły się krótkie filmy dotyczące zagrożeń komunikacyjnych, np.

wypadków, niebezpieczeństw wynikających z nieodpowiedzialnego i niezgodnego z prawem zachowania pieszych, rowerzystów i kierowców samochodów. Było to tematem przewodnim owocnej dyskusji z młodzieżą. Rozmawiano m.in. o tym, jakich zachowań należy unikać oraz gdzie szukać pomocy w razie sytuacji zagrażającej zdrowiu lub życiu.

Z rozmów i obserwacji wynika, że uczniowie posiadają wiedzę na temat komunikacji miejskiej oraz zagrożeń, jakie mogą się pojawić w związku z korzystaniem z niej na co dzień. Dodatkowo bacznie obserwują zmiany, które się dokonują nie tylko w pojazdach, ale także na przystankach.

**Sławomir Górnisiewicz**

## PAN KRZYSZTOF SZYMAŃSKI PRZEPROSIŁ MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE W KRAKOWIE

Pan Krzysztof Szymański przyznał, że w wyniku opublikowanej przez siebie w 2013 roku nieprawdziwej historii w portalach [www.taniezwiedzanie.com](http://www.taniezwiedzanie.com) i [www.wykop.pl](http://www.wykop.pl) oraz w artykule w „Gazecie Krakowskiej” zostało naruszone dobre imię MPK SA w Krakowie. Po wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie pan Krzysztof Szymański przesłał do krakowskiego przewoźnika przeprosiny i przyznał, że informacje, które opublikował były nieprawdziwe. W przesłanym liście napisał także, że z jego winy kłamliwie pomówiono MPK SA w Krakowie o takie zachowania pracowników, które mogły narazić spółkę na utratę zaufania niezbędnego do prowadzonej przez nią działalności.

Przypomnijmy, że pan Krzysztof Szymański domagał się od MPK SA anulowania opłaty dodatkowej za brak legitymacji studenckiej potwierdzającej prawo do ulgowego przejazdu.

Twierdził on, że opłata została wystawiona niesłusznie, ponieważ posiadał podczas kontroli legitymację ISIC, która nie została zaakceptowana przez kontrolerów. Zmianę decyzji w MPK SA próbował wymusić, publikując artykuły w portalach internetowych i w lokalnej prasie. W rzeczywistości okazało się, że nie posiadał legitymacji ISIC w dniu opisywanej przez siebie kontroli, czyli 22 września 2013 roku. Legitymację, której skan zamieścił w Internecie, zamówił drogą internetową 10 października o godzinie 12.37. Tego samego dnia zapłacił za jej wydanie. Karta została wysłana z Polski do jego aktualnego miejsca pobytu w Danii tydzień później, 17 października, a więc prawie miesiąc po przeprowadzonej kontroli.

**Marek Gancarczyk**

## ZAGRALIŚMY Z WIELKĄ ORKIESTRĄ ŚWIĄTECZNEJ POMOCY

Po raz kolejny MPK SA włączyło się do akcji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Dnia 11 stycznia 2015 roku w godzinach od 8 do 16 na trasie linii nr 8 kursował specjalny tramwaj. Przejazd nim był bezpłatny, natomiast każdy pasażer mógł wspomóc WOŚP, wrzucając

datek do puszeki kwestarzy, którymi byli harcerze z Hufca ZHP Kraków–Podgórze — wolontariusze WOŚP.

Motorniczym tramwaju był Marian Halko — Zasłużony Honorowy Dawca Krwi, członek Klubu HDK.

**Władysław Michalski**



Tramwaj dla Krakowa jeszcze w fabryce w Bautzen



NGT6 w Krakowie

## NISKOPODŁOGOWE TRAMWAJE KURSUJĄ W KRAKOWIE OD 15 LAT

Krakowianie przyzwyczajeni do niskiej podłogi w autobusach oczekiwali tego samego rozwiązania w tramwajach. O ile jednak zakup niskopodłogowych autobusów w latach 90-tych XX wieku nie był już problemem, z tramwajami sprawa była zdecydowanie bardziej skomplikowana. Dopiero w 1997 roku MPK ogłosiło przetarg na zakup 14 nowych wagonów. Zgłosiło się aż pięć firm. Rok później, po skrupulatnym sprawdzeniu wszystkich ofert wybrano wykonawcę z niemieckiego miasteczka Bautzen – Deutsche Waggonbau AG (DWA), który kilka lat później zostanie włączony do ogromnego kanadyjskiego koncernu Bombardier.

Nowoczesne, niskopodłogowe tramwaje zostały zaprezentowane mieszkańcom już 15 grudnia 1999 roku. W na-

stępnych latach na ulicach miasta pojawiały się kolejne niskopodłogowe tramwaje z coraz nowocześniejszym designem. Ich zakup ułatwiło przyjęcie Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku. Już trzy lata później w 2007 roku, dzięki realizacji unijnego projektu krakowianie mogli się cieszyć z 24 niskopodłogowych tramwajów NGT6, nowego torowiska na ul. Lubicz i Rakowickiej oraz z nowych torów do Krowdrzy Górki. Kraków zapłacił za te inwestycje jedynie połowę ich wartości. Pozostała część pochodziła z unijnych funduszy. Był to pierwszy tak duży projekt unijny w Polsce związany z komunikacją miejską.

**Jacek Kołodziej**



Niskopodłogowy tramwaj na linii 36 jadący do Salwatora



NGT6 wożą pasażerów od ponad 15 lat

**GT6N**

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe

10.01.1990 do Bremy dostarczono pierwszy egzemplarz wozu GT6N przyznając mu 9.02.1990 numer taborowy 801. W tym dniu odbyła się jego ogólnościowa premiera, w czasie której przewiózł jednorazowo 350 gości. Prototyp ten wykorzystywany był przy prezentacji wozu dla potencjalnych nabywców. We wrześniu 1992 roku tramwaj ten złożył wizytę w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. 16.06.1998 prototyp ten opuścił Bremę i od tej pory znajduje się w szwedzkim mieście Norrköping.

Pojazd wyprodukowany został przez zakłady AEG oraz MAN na początku lat '90. Był to pierwszy projekt tramwaju niskopodłogowego. Przez 3 dni testów w Krakowie, tramwaj AEG kursował, na specjalnie stworzonej na jego potrzeby linii numer 45 na trasie: Dworzec Towarowy - Długa - Basztowa - Lubicz - Mogilska - Wieczysta. Niestety na początku lat '90 nie zdecydowano się na zakup tych nowoczesnych wagonów.

### Dane techniczne:

**Producent:** AEG  
**Lata budowy:** 1989-1997  
**Silniki:** 3x85kW  
**Długość:** 26.800 mm  
**Szerokość:** 2.300 mm  
**Masa:** 26.000 kg

**Miejsc siedzących:** 67  
**Miejsc stojących:** 170

**RT6N-1**

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe

Projekt nowego, niskopodłogowego wagonu, rozpoczęty w zakładach ČKD-Tatra w 1990 roku, uwieńczony został zaprezentowaniem w 1993 roku prototypu. W 1996 roku wagon ten wygrał przetarg na tramwaj przewidziany do obsługi Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. W wyniku tego rozstrzygnięcia dostarczonych zostało 5 gotowych wagonów, zaś 5 kolejnych wyprodukowały zakłady HCP-FPS w oparciu o podzespoły przywiezione z Czech. Zawirowania związane z przekształceniami w firmie ČKD-Tatra, a także krótki termin dostawy spowodowały znaczne niedopracowanie wagonów i dużą ich awaryjność. Zwiększona, w stosunku do tramwajów eksploatowanych w Polsce szerokość pudła była powodem kłopotów eksploatacyjnych oraz otrzymania jedynie warunkowego dopuszczenia do ruchu.

Pojazd, który pojawił się na krakowskich ulicach posiadał numer 9051 i pochodził z czeskiej Pragi. Był to pierwszy wagon jaki został wyprodukowany w zakładach ČKD-Tatra. Początkowo oznaczony był numerem 0028, pod którymi jeździł podczas testów w Pradze. Po powrocie do Czech wagon został przekazany do Liberca (gdzie otrzymał numer 84). Ze względu na liczne usterki wagon w roku 1999 został zwrócony do fabryki, gdzie został skasowany. Wagon Tatra RT6N-1 można było zobaczyć w Krakowie od stycznia do maja 1996 roku. Krakowskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne nie zdecydowało się na zakup tego typu wozów ze względu na liczne awarie wozu.

### Dane techniczne:

**Producent:** ČKD-Tatra  
**Lata budowy:** 1997 - 1998  
**Silniki:** 4x102,5kW  
**Długość:** 26.280 mm  
**Szerokość:** 2.440 mm  
**Masa:** 32.850 kg

**Miejsc siedzących:** 46  
**Miejsc stojących:** 169



## GT6N

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe



## RT6N-1

Seria: Krakowskie wagony tramwajowe / wagony testowe

