

Przyszłą komunikację widzę...

Prezes MPK Olsztyn Mieczysław Królak:

– Aby określić dzisiejszy stan MPK należy wrócić do zdarzeń z 2008 roku. Był to rok walki

o przetrwanie finansowe (...). Tylko dzięki uchwale Rady Miasta o zwrocie środków za ulgi oraz podniesieniu cen biletów i jednoczesnemu spadkowi cen

paliw zniwelowaliśmy straty na koniec roku do poziomu 150 tys. zł. (...)

– Przyszłą komunikację widzę jako zintegrowany system wszystkich przewoźników wokół sieci tramwajowej, ze wspólnym systemem biletowym i bieżącą informacją rozkładową na przystankach oraz rozbudowaną infrastrukturą obsługi pasażerów w punktach węzłowych.

Więcej – s. 3.



Solaris Urbino 18 Hybrid

Fot. TP

Testowanie Solarisa Hybrid

Od 2 do 9 lutego br. na ulicach Olsztyna był testowany pierwszy polski autobus miejski o napędzie hybrydowym – przegubowy Solaris Urbino 18 Hybrid. W tym czasie przejechał 1411 km i przewiózł prawie sześć tysięcy pasażerów.

Jak wynika z danych działu ruchu MPK, podczas jazd testowych w Olsztynie nie osiągnięto zakładanych przez producenta parametrów oszczędności zużycia paliwa (tj. ok. 23 proc.). Odnotowano zużycie paliwa mniejsze jedynie o sześć procent.

Zdaniem specjalistów wynik ten można wytłumaczyć dwoma czynnikami. Po pierwsze – konfiguracją układu napędowego, dostosowaną do pracy na terenie płaskim, gdy tymczasem – jak wiemy – Olsztyn leży na większych i mniejszych górkach. Po drugie, w prowadzeniu takiego

autobusu ważna okazała się praktyka. Doświadczenie pokazało, że im dłużej nasi kierowcy jeździli „hybrydą”, tym oszczędność zużycia paliwa wzrastała.

Gdyby więc testowanie tego pojazdu w Olsztynie trwało dłużej, a konfiguracja układu napędowego była dostosowana do warunków olsztyńskich, można by się spodziewać, że zakładany przez producenta hybrydowego Solarisa wynik zostałby osiągnięty.

Więcej o hybrydowym przegubowcu – s. 6.

OD REDAKCJI:

Po raz kolejny wydajemy naszą zakładową gazetę. Ostatni jej numer ukazał się dwa lata temu z okazji obchodów stulecia komunikacji miejskiej w Olsztynie. Tym razem zakładamy, że „Na Trasie” będzie wychodzić co miesiąc. Chcemy, żeby drukowane tu teksty dotyczyły spraw, jakimi w naszej firmie żyjemy wszyscy. Liczymy na Państwa współpracę – zapraszamy do niej serdecznie. Prosimy o listy, maile, telefony – namiary są w stopce redakcyjnej.

Tadeusz Prusiński

Chcę być najlepszy'2009

Konkurs dla kierowców MPK

Po dwóch latach przerwy Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Olsztynie organizuje konkurs o miano najlepszego kierowcy autobusu miejskiego pt. „Chcę być najlepszy”. Tegoroczna, siódma już, edycja ruszyła 1 kwietnia br. Finał odbędzie się w drugiej połowie maja.

Do konkursu mogą zgłaszać się wszyscy kierowcy MPK. W pierwszym etapie będą rozwiązywać test z przepisów ruchu drogowego. Szesnastu najlepszych przejdzie do etapu drugiego, w którym odpowiedzą na 18 pytań testu oraz wystartują w konkursach sprawdzających. W trzecim etapie znajdzie się ośmiu kierowców. Najlepszy zostanie wyłoniony po rozwiązaniu 18-pytaniowego testu, zaliczeniu jazdy konkursowej autobusem i pokazaniu zręcznościowego.

Konkurs, przygotowywany z myślą poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, odbywa się, jak zwykle, pod patronatem władz miejskich i prezesa zarządu MPK. Celem kon-

kursu jest popularyzowanie zasad i przepisów ruchu drogowego wśród kierowców naszej spółki, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, podnoszenie kultury motoryzacyjnej naszych kierowców względem innych uczestników ruchu drogowego oraz kształtowanie nawyków właściwego zachowania kierowców wobec pasażerów.

Zwycięzca, czyli Najlepszy Kierowca MPK Olsztyn'2009, otrzyma puchar prezesa oraz nagrodę specjalną. Dwaj następni – puchary i statuetki, pozostali finaliści – statuetki. Każdy z nich otrzyma również nagrodę rzeczową. Uczestnicy II etapu konkursu zostaną uhonorowani pamiątkowymi dyplomami.

Przypomnijmy, że laureatem pierwszego konkursu w 2001 roku został Mirosław Kaczor, w następnym – Andrzej Staniszewski, w kolejnych – Marian Kubacki, Zbigniew Zakreta, Zenon Jobski i w 2006 roku – ponownie Marian Kubacki. *Rozmowa ze zwycięzcami sprzed lat – s. 4.*

W interesie MPK

To nie truizm

Z racji zajmowanego stanowiska rzecznika prasowego MPK Olsztyn otrzymuję wiele listów, telefonów i e-maili ze skargami na działanie komunikacji miejskiej i zachowanie kierowców.

Niedawno jeden z kierowców przyjechał na przystanek i odjechał dwie minuty przed czasem, a zaraz za nim, jakby na holu – drugi, jeżdżący na innej linii. Ten był „do przodu” o siedem minut. Przez ich kombina-

cje chodząca z trudem kobieta nie dojechała do pracy na czas. Zdenerwowana przysłała maila do rzecznika MPK. Po sprawdzeniu w systemie zarządzania komunikacją okazało się, że napisała prawdę. Panowie zostali

więc wezwani do wytłumaczenia się. Dlaczego wówczas tak pojechali? Bo się umówili na pętli, żeby sobie pogadać – tak się tłumaczyli. Gdy kierownik nałożył sankcje, pewnie zgrzytali zębami z wściekłości.

Z kolei inny z „podpadniętych” kierowców kajał się i zaklinał, że więcej nie będzie „grzeszył”. Zwierzchnik uwie-

rzył, odstąpił od surowszej kary. Po niespełna trzech tygodniach pasażerskie skargi na owego kierowcę znowu się pojawiły. Teraz przełożony uznał, że nie będzie pobłażania. Ostatnie przewinienia kwalifikowały winowajcę do zwolnienia z pracy. Jednak z rozmowy z nim wynikało, że ma inne problemy, o których nie chciał mówić, a które najprawdopodobniej negatywnie rzutują na jego relacje z pasażerami i kolegami z pracy. Na razie więc, po dyscyplinującej rozmowie ostrzegawczej, jest bacznie obserwowany przez zwierzchników. Najmniejszy błąd w zachowaniu względem pasażerów może spowodować jego pożegnanie z pracą.

Dlaczego o tym piszę? Żeby – przepraszam – przypomnieć, jak ważne jest rzetelne i sumienne wypełnianie obowiązków zawodowych. Bo zachowanie w pracy, styl, kultura bycia, wygląd pracownika, szczególnie kierowców MPK, mają wielki wpływ na wizerunek firmy. To bardzo ważne składniki jakości usług, oferowanych pasażerom przez MPK.

Tadeusz Prusiński

LISTY DO MPK

Codziennie do naszej firmy dociera kilkadziesiąt listów i maili. W rubryce tej prezentujemy niektóre z nich, żeby pokazać z czym zwracają się do nas ich nadawcy. Na każdy staramy się odpisywać w jak najkrótszym czasie. Autorzy publikowanych również otrzymali odpowiedź.

Pierwszy ze wspomnianych listów otrzymaliśmy w wersji elektronicznej. Następnego dnia poczta doręczyła jego wersję papierową:

Witam! Chciałabym zwrócić uwagę na schemat linii 29 i 24. Jest to istotne połączenie dla większości mieszkańców osiedla Zacisze i nie tylko, gdyż linia 24 stanowi niejako przedłużenie trasy busika 29 do centrum i dalej do dworca (wiadomo iż linia 24 dwukrotnie szybciej dojeżdża do centrum aniżeli popularna 15, co jest bardzo ważne dla tak odległych osiedli jak Zacisze). Niestety w większości przypadków różnica pomiędzy obydwojema autobusami na przystankach na ul. Wilczyńskiego (w dwóch kierunkach) wynosi zaledwie 1-2 min i jakkolwiek spóźnienie któregoś z autobusów skutkuje koniecznością oczekiwania na kolejne połączenie (co w przypadku nr 29 może potrwać dość długo). Dodatkowo problem dokuczliwy jest rano na trasie Bartąg/Ruś – Jarocka, bo z niewiadomych mi przyczyn

niektórzy kierowcy busa 29 przyjeżdżają opóźnieni właśnie o 3-4 min. (a przecież ich trasa to zaledwie 2-3 przystanki!), co niestety powoduje odjechaniem autobusu 24 dosłownie „sprzed nosa”. Taka sytuacja miała miejsce np. dziś tj. 18/02/2009 połączenie 7.33 z Zacisza w kierunku Jarockiej. Tłumaczenie kierowcy, iż winne są warunki atmosferyczne są dla mnie niedorzeczne, gdyż busik 29 ma do przejechania zaledwie 2-3 przystanki. Bardzo proszę o zwró-

cenie uwagi na tę sprawę i ewentualne przeanalizowanie połączeń 29 w stosunku do połączeń 24.

*Z poważaniem
A. K. (personalia znane red.)
(na papierowej wersji listu – 18 podpisów)*

Od redakcji:

List ów trafił również do kierowcy Działu Ruchu – zawarte w nim sugestie mają być uwzględnione podczas czerwcowej korekty rozkładów jazdy.

KRONIKA

Grudzień 2008 r.

Z okazji 25-lecia Klubu Honorowych Dawców Krwi „Kropelka” przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Olsztynie 4 grudnia w sali konferencyjnej odbyło się jubileuszowe spotkanie jego członków. Klub stowarzysza 25 osób – najwięcej wśród nich kierowców autobusów. Jego przewodniczącym jest Witold Truchel, który pierwszy raz krew oddał w 1971 roku, a w sumie, do dziś, 50 litrów.

Za długoletnie honorowe oddawanie krwi medale 50-lecia Honorowego Dawstwa Krwi oraz pamiątkowe dyplomy otrzymali: Witold Truchel, Mirosław Tański, Ireneusz Czajkowski, Czesław Skibiński, Tadeusz



Fot. TP

Szempliński, Bogdan Frąckiewicz, Lech Czarnecki, Franciszek Zyra, Leszek Jaskólski, Andrzej Pozarycki, Andrzej Szamrukiewicz, Krzysztof Nelkie, Andrzej Wasilewski, Marian Kubański, Grzegorz Żyjewski, Andrzej Piłat, Stanisław Kowal-

czyk, Kazimierz Joński, Antoni Stachelek, Andrzej Gajewski oraz Mieczysław Królak. Odznakę Zasłużony Honorowy Dawca Krwi wręczono Waldemarowi Izdebskiemu (na fot.).

* * *

Ciekawe książki i albumy otrzymał każdy z uczestników spotkania 40 najstarszych stażem pracowników MPK. Wśród nich m.in. Jan Marłęga i Marian Głowienka, najstarsi fachowcy w firmie, mechanicy, którzy pracują w MPK od 40 lat. Odbyło się ono 16 grudnia w sali konferencyjnej. Przybyli również przedstawiciele kierownictwa firmy z prezesem jej zarządu Mieczysławem Królakiem na czele.

Konkurs „Chcę być najlepszy”

Rozmowa z dawnymi zwycięzcami

Miroslaw Kaczor – wygrał pierwszą edycję konkursu „Chcę być najlepszy” (2001)

– Po roku pracy w naszej firmie jako kierowca wystartował pan w konkursie na najlepszego kierowcę MPK Olsztyn. Dlaczego?

– Z ciekawości. Chciałem sprawdzić swoją wiedzę, umiejętności.

– Niektórzy dopatrywali się w konkursie swego rodzaj weryfikacji kierowców.

– Do głowy mi to nie przyszło.

– Co panu dał ten konkurs?

– Opony (śmiech). To była nagroda za zwycięstwo. No i satysfakcję.

– Rok później startował pan?

– Nie, bo już pracowałem na warsztacie.

– A teraz?

– Jestem pracownikiem kontroli technicznej, więc też nie wystartuję.

Pytał: Marek Latanowicz

* * *

Andrzej Staniszewski – laureat drugiej edycji konkursu „Chcę być najlepszy” (2002)

– Zna pan prof. Andrzeja Staniszewskiego z naszego uniwersytetu i rajdowca Zbigniewa Staniszewskiego? Kuzy- ni?

– Nie, nie znam tych panów. Nie miałem okazji poznać.

– Od kiedy pracuje pan w naszej firmie?



Andrzej Staniszewski rozwiązuje test konkursowy.

Fot. Archiwum MPK

– Od 1997 roku. Wcześniej przez wiele lat pracowałem jako tokarz.

– Co skłoniło pana do startu w konkursie na najlepszego kierowcę MPK?

– Namówił mnie kolega. Poza tym chciałem się pokazać z lepszej strony. Chciałem też sobie udowodnić, że jestem dobry.

Do pierwszego etapu podszedłem właściwie bez specjalnego przygotowania. Dopiero później zobaczyłem, że to nie przelewki i trzeba było poczytać co nieco.

– A pamięta pan, jakie były wtedy nagrody?

– Rzeczowe – komplet opon, rower i nagroda pieniężna w kopercie. Opony się przydały, rowerem jeździ żona, wprawdzie rzadko, ale niech ma. A koper-tówka poszła na świętowanie wygranej z kolegami. Doceniła mnie też firma – wzrosła mi stawka godzinowa.

– Startował pan w następnych edycjach konkursu?

– Nie. Nie wchodzi się dwa razy do tej samej rzeki. Wycho-dzę z założenia, że niech inni próbują.

– Czyli w tym roku pan też nie wystartuje?

– Nie, niech młodszy się sprawdzają.

Pytał: Marek Latanowicz

LISTY DO MPK

Proszę o wyjaśnienie mi czy w przypadku posiadania wykupionego ulgowego biletu miesięcznego sieciowego na wszystkie linie mam obowiązek dopłacać połowę ceny za bilet jeśli korzystam z przejazdu autobusem linii nocnej np.: nr 100. W wyjaśnieniach do cennika opłat za usługi przewozowe napisaliście Państwo, że bilet sieciowy jest ważny na wszystkie linie dzienne i nocne. Nie ma nic na temat dopłaty do linii nocnych.

* * *

(Pisownia oryginału)

Mam na imię Natalia, mam 23 lata. Piśzę do Państwa z Wielką prośbą – czy mogłabym Prosić o to aby Państwo mogło wspomóc mnie w powiększaniu kolekcji smyczy? Byłoby mi niezmiernie miło gdybym mogła dołączyć do kolekcji smycz z logo Państwa Firmy. Czy mogłabym otrzymać od państwa

smycz? (proszę o pomoc w spełnieniu marzenia).

Postanowiłam zająć się zbieractwem smyczy. Bardzo chciałabym powiększać swoją kolekcję, poświęcić się temu, i być może ustanowić kiedyś Rekord.

Będę niezmiernie wdzięczna Państwu, bardzo mi zależy.

Dane kontaktowe: Natalia K., Boguszów Gorce

Jeśli jednak jest to niemożliwe, to przepraszam za kłopot.

*Pozdrawiam Serdecznie
Natalia*

* * *

Dostałam mandat, obecnie odwołałam się od niego. Czy będą mi naliczane odsetki związku z niezapłaceniem mandatu, czy po prostu sprawa będzie wstrzymana do dnia otrzymania odpowiedzi? Czy na odwołanie otrzymam odpowiedź pisemną?

Dziękuję za odpowiedź (imię i nazwisko znane red.)

KRONIKA



Fot. TP

Styczeń 2009 r.

Prawie 120 dzieci pracowników MPK bawiło się 10 stycznia przy choince w rytm muzycznych przebojów. Zabawę prowadziła Wróżka Gryzelda, a pomagał jej Mim, szczególnie uwijający się podczas różnych konkursów, w których nie było przegranych. Prezenty wręczał oczywiście święty Mikołaj.

Przyszłą komunikację widzę...

Z prezesem MPK Olsztyn Mieczysławem Królakiem rozmawia Tadeusz Prusiński

– W jakim stanie MPK Olsztyn weszło w nowy rok?

– Aby określić dzisiejszy stan MPK należy wrócić do zdarzeń z 2008 roku. Był to rok walki o przetrwanie finansowe, bo decyzją właściciela firmy, czyli samorządu miejskiego, gdy uchwalano budżet miasta obniżono o 1,5 mln zł kwotę zwrotu strat MPK z tytułu ulg taryfowych. Drugim negatywnym czynnikiem był dynamiczny wzrost kosztów, wynikający z gwałtownej wyżki cen paliw w II i III kwartale ubiegłego roku. Zagroziło to nam utratą płynności finansowej. Tylko dzięki uchwale Rady Miasta o zwrocie środków za ulgi oraz podniesieniu cen biletów i jednoczesnemu spadkowi cen paliw zniwelowaliśmy straty na koniec roku do poziomu 150 tys. zł. To pozwoliło nam zakończyć spór zbiorowy ustaleniem podwyżki wynagrodzeń o 1 zł za godzinę pracy już od początku bieżącego roku i podjąć decyzję o dokupieniu kolejnych autobusów przegubowych.

– Właśnie, w lutym MPK znowu wzbogaciło się o używane autobusy. Jak wygląda droga do ich kupienia?

– Specyfiką olsztyńskich przewozów jest duży udział podróży w okresach szczytowych (do pracy, szkoły i z powrotem). Stąd konieczność podstawienia na krótki czas dużego potencjału przewozowego. Najlepszym rozwiązaniem jest wykorzystywanie autobusów przegubowych. Cena nowych przegubów sięga 1,2 mln zł. Ponieważ ich wykorzystanie jest krótkie, to inwestycja w nowe przegubowce nie zwraca się. Dlatego spółka nasza korzysta z ofert na rynku wtórnym i monitoruje pojawiające się okazje. Następnie wysyłamy specjalistów z działu ruchu i warsztatów, by ocenili je, po czym pertraktujemy cenę. Chodzi nam o kupienie z



Prezes MPK Olsztyn Mieczysław Królak: – Przyszłą komunikację widzę jako zintegrowany system wszystkich przewoźników wokół sieci tramwajowej, ze wspólnym systemem biletowym i bieżącą informacją rozkładową na przystankach oraz rozbudowaną infrastrukturą obsługi pasażerów w punktach węzłowych.

Fot. TP

przedstawionej oferty jak najlepszych technicznie autobusów za jak najniższą cenę.

– Poprzednie wzmocnienie taborowe to również używane pojazdy. Naszej firmy nie stać już na nowe?

– MPK stać na zakup nowych autobusów, ale tylko okresowo, w wybranych latach. Takie mamy możliwości finansowe, które są ściśle związane z koniecznością wypracowania zysku. Drugim aspektem jest stopień wykorzystania autobusów i tutaj mamy niekorzystne zjawisko szczytów przewozowych tylko w jedną stronę. Jadący rano do centrum miasta autobus jest pełny, ale wraca do osiedla prawie pusty. Mimo narzekań na zatłoczone autobusy mamy więc do czynienia tylko z 50-procentowym wykorzystaniem ich potencjału. Tę sytuację pogarsza jeszcze mała prędkość autobusów na ulicach, jedna z najniższych w Polsce. Aby uniknąć nadmiernego wzrostu kosztów usług, mającego wpływ na podnoszenie cen biletów, musimy odnawiać tabor poprzez zakup niezbędnej lic-

by nowych autobusów oraz uzupełnianie go autobusami używanymi.

– Kasujemy wyeksploatowane autobusy. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej liczył, że MPK podaruje mu wycofany z eksploatacji – jak mówią jego członkowie – kultowego Jelcza 110 nr boczny 793, jedyne w taborze naszej firmy oryginalnego Jelcza, bez przeróbek. Dlaczego nie możemy tego zrobić?

– Kwestia kasacji wyeksploatowanych autobusów jest ściśle uregulowana w przepisach. Aby wyrejestrować z naszego stanu pojazd musimy przekazać go do wyspecjalizowanej, tj. posiadającej koncesję firmy, która potwierdza odbiór odpowiednim zaświadczeniem. Wniosek o wyrejestrowanie pojazdu możemy złożyć do urzędu tylko łącznie z zaświadczeniem. Procedura ta usankcjonowana jest ustawowo i nie pozwala przekazać innemu użytkownikowi „złomowanego” pojazdu.

Alternatywnym rozwiązaniem, również usankcjonowanym usta-

wowo, jest możliwość sprzedaży pojazdu i wtedy na podstawie umowy kupna-sprzedaży możemy go wyrejestrować.

Taki stan prawny „komplikuje” ewentualność przekazania autobusu Klubowi Miłośników Komunikacji Miejskiej, gdyż nawet sprzedaż po cenie „złomu” stanowi dla zainteresowanych barierę finansową. Dodatkowo, jak wiem, KMKM nie dysponuje środkami na techniczne utrzymanie pojazdu oraz musiałyby garażować go na terenie MPK – jeden taki eksponat już mamy.

– Panie prezesie, w „Gazecie Olsztyńskiej” czytam, że np. radny Smoliński (PiS) „chce wiedzieć, ile MPK zaoszczędziło na niskich cenach paliwa i na co przeznaczą te pieniądze, skoro nie ma zamiaru obniżyć cen za przejazd”. Radny Zdunek (klub radnych Ponad Podziałami) mówi, że „MPK to firma o przestarzałej strukturze, która przeje wszystko, co do niej włożyliśmy”. Skoro tak mówią, to znaczy, że nie mają pojęcia o funkcjonowaniu MPK?

– Poruszona kwestia jest wypadkową postaw radnych, występujących z reguły „pod publiczność”, starających się stworzyć swój wizerunek na potrzeby medialne. Oczywiście nic w tym nadzwyczajnego, że radni zadają pytania – takie ich prawo i cel funkcji samorządowej. Tylko za pytaniami nie zawsze stoi chęć zdobycia wiedzy. Często jest to wstęp do kolejnych pytań – odpowiedzi, które mają wykazać niechęć naszej firmy do realizowania celów społecznych. Często pytania te nie uwzględniają strony ekonomicznej, co może być wygodne do stawiania założeń. Taka postawa może też wynikać z interpretacyjnych zawłożeń dotyczących finansowych zasad funkcjonowania MPK.

– **Przecież zarząd MPK dwa razy w roku przekazuje do Ratusza pełne informacje o sytuacji ekonomiczno-finansowej i stanie realizacji zadań przewozowych!**

– Oprócz tego proponujemy radnym spotkania na terenie naszej spółki, aby mogli bezpośrednio zapoznać się ze specyfiką funkcjonowania takiej firmy. Odpow na te propozycje nie jest za wielki. Dlatego twierdzą, że niekorzystanie z możliwości zdobywania wiedzy o działalności MPK z pewnością utrudnia radnym podejmowanie decyzji, istotnych dla naszej firmy i mieszkańców Olsztyna. Myślę, że przy ich podejmowaniu kierują się stereotypami.

– **Często pojawia się w prasie sprawa uprawnień do bezpłatnych przejazdów dla rodziców dzieci niepełnosprawnych nie tylko ruchowo. W innych miastach takie dziecko i jadąca z nim matka czy ojciec mają takie uprawnienia. W Olsztynie takie dziecko musi mieć bilet ulgowy, a rodzic normalny. odbieram też telefony i maile od tych rodziców. I słyszę w podsumowaniu opinię, że „Olsztyn to zaścianek”. Nie boją pana takie słowa?**

– Boją w kontekście, że to kolejny społeczny problem do rozwiązania. Nie biorę jednak ich do siebie, ponieważ nasza firma jest również „ofiara” tego stanu rzeczy. Na szczęście stan faktyczny nie jest taki, jak by to wynikało z pytania. Mamy odpowiednie uregulowania dla dzieci, a chodzi tylko o rozszerzenie uprawnień dla opiekunów. Jednocześnie jest to przy-

kład, kiedy zamiast otrzymywać zapłatę za naszą usługę, spotykamy się z propozycją oddania części wpływów. A co z pokryciem kosztów przejazdów? Jestem za modelem, w którym problemy społeczne są rozwiązywane po stronie powołanych do tego instytucji.

– **Jest już gotowe tzw. studium wykonalności koncepcji komunikacji zbiorowej w Olsztynie. Fachowcy doradzają tramwaj. A pana zdanie na temat przyszłości komunikacji miejskiej w naszym mieście?**

– Doświadczenie minionych lat pokazuje, że nierealny jest postęp w jakości usług przewozowych w oparciu o istniejącą infrastrukturę drogową. Jednocześnie niedostatek środków budżetowych stanowi istotną barierę rozwoju sieci drogowej, uzbrojonej w dostateczne preferencje dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Na tym tle możliwość uzyskania środków pomocowych z UE jawi się jako szczególnie szansa rozwiązania problemu i nie mam powodów, by polemizować z fachowcami w sprawie tramwaju. Jednak widzę potrzebę rzetelnego podziału rynku przewozowego, z uwzględnieniem korzyści i ciężarów równo rozłożonych na wszystkich przewoźników. Przyszłą komunikację widzę jako zintegrowany system wszystkich przewoźników wokół sieci tramwajowej, ze wspólnym systemem biletowym i bieżącą informacją rozkładową na przystankach oraz rozbudowaną infrastrukturą obsługi pasażerów w punktach węzłowych.

MPK Olsztyn – liczba przewiezionych pasażerów w 2008 r.

Łącznie:	41 069 609 osób
Z biletami normalnymi:	12 999 435 osób
Z biletami ulgowymi:	24 131 938 osób
w tym:	
tzw. socjalne (kwartalnie):	924 300 osób
MOPS:	40 700 osób
emeryci MPK:	207 792 osób
emeryci i renciści (12 proc. przejazdów):	2 755 097 osób
uczniowie i studenci:	20 204 049 osób
Przejazdy bezpłatne:	3 938 236 osób

LISTY DO MPK

List z „Gazety Olsztyńskiej”:

Witam,

Otrzymałem maila od naszej czytelniczki. Bardzo proszę o odpowiedź, czy faktycznie linia nr 14 ma zostać zlikwidowana?

Agnieszka Niebojewska, Redakcja Internetowa Gazety Olsztyńskiej.

Sprawa autobusu nr „14”

Od 1.02.09 r. zabrano mieszkańcom Barczewa, Łęgaj, Kaplityn, Wójtowa ok. 12 kursów tej linii. Trudno w tej chwili dojechać na godz. 7 do pracy i wrócić do domu po 21. Władze MPK tłumaczą się małą rentownością, władze miasta Barczewa właściwie niczym, ewentualnie tym, że są linie: OK, prywatne, PKP, PKS. Od kilku dni krążą informacje że MPK chce całkowicie zlikwidować „14” od marca 2009 r. Proszę Was o pomoc w ustaleniu czy to prawda, czy też nie, bo nam zainteresowanym nie chcąc udzielać informacji, może Wam Redakcji się uda, przecież chodzi tu o dużą ilość ludzi dorosłych, dzieci, czy tak może w ogóle być? Przecież nasze bilety są najdroższe (4,50 cały bilet i 140 miesięczny). Dziękuję za pomoc.

Internauta

Od redakcji: Przesłana do redakcji nasza odpowiedź posłużyła do napisania artykułu na ten temat.

* * *

Moja córka jest uczennicą szkoły muzycznej i gra na wiolonczeli. Problem polega na tym, że często musi dojechać do szkoły z instrumentem autobusem, co wiąże się z dość dużymi kosztami – bilet dziecka + bilet na wiolonczelę. Czy nie jest możliwe ułatwienie życia rodzicom takich dzieci w postaci ulgi na bilet lub bezpłatnego przewozu takiego instrumentu? Chciałabym podkreślić, że wiolonczela jest jednym z niewielu instrumentów o gaba-

rytach zmuszających do opłaty za ich przewiezienie. Bożena W.

Od redakcji: W ostatnim czasie tego typu listów otrzymywaliśmy wiele. Dlatego w piśmie do firmy Weksel jeszcze raz przedstawiliśmy obowiązującą interpretację przepisu o bezpłatnym przewożeniu instrumentów przez uczniów i studentów, jadących na zajęcia lub wracających z nich (z ważną legitymacją uczniowską bądź studencką).

* * *

Próbowałem znaleźć na państwa stronie zdjęcia już chyba historyczne, bo mianowicie chodzi mi o fotografie już wycofanych z eksploatacji autobusów Renault PR 100. Bardzo bym chciał otrzymać jakąkolwiek fotografię tego autobusu w barwach komunikacji miejskiej w Olsztynie, ponieważ sprowadziłem dwa takie autobusy z Francji ze złomowiska paryskiej komunikacji miejskiej i remontuję jeden i chciałbym go oddać w barwach olsztyńskiej komunikacji miejskiej dla Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie.

teksas6@o2.pl

Od redakcji: Znaleźliśmy takie zdjęcie, przestaliśmy.

* * *

Witam serdecznie!

Jestem studentką studiów doktoranckich i posiadam ważną legitymację uczestnika studiów doktoranckich (legitymacja ta wyglądem jest zbliżona do starych legitymacji studenckich-składana). Chciałabym dowiedzieć się, czy przysługuje mi prawo do przejazdów ulgowych?

Z góry dziękuję za odpowiedź.

Z poważaniem

Anna Ł.-K.

e-mail: ...@interia.pl

Najnowszy Solaris

Jak już można było przeczytać na naszej stronie internetowej, we wtorek 3 lutego br. zorganizowaliśmy testową jazdę najnowszym autobusem firmy Solaris Bus & Coach. Na przejażdżkę hybrydowym Solarisem po Olsztynie zaprosiliśmy olsztyńskich radnych, dziennikarzy i wszystkich sześcioro kandydatów na prezidenta.

Podczas jazdy na trasie od zajezdni MPK przez Jaroty, śródmieście, obok dworca PKP, do siedziby miejskiego przewoźnika, niecodzienni pasażerowie dowiedzieli się wielu interesujących rzeczy.

Prezes MPK Mieczysław Królik informował m.in. jakim taborem dysponuje firma, ilu pasażerów dziennie przewozi, jakie są oczekiwania pasażerów i jak firma stara się im sprostać.

O kilkuletniej historii producenta Solarisa i o różnicy między hybrydowym a standardowym jego przegubowcem mówił dyrektor handlowy firmy na Polskę północną Adam Milewski. Opowiadał o możliwościach technicznych i zaletach tego pojazdu, dokładnie objaśnił zasadę działania stosowanego w nim napędu hybrydowego.

Rozpoczęło Drezno

Od premiery, jesienią 2006 roku, Solaris Urbino 18 Hybrid znalazł już dziewięciu klientów z trzech państw. Pierwszy pojazd przekazano z końcem 2006 roku do Drezna, gdzie od początku 2007 roku obsługuje codzienny ruch pasażerski. W lipcu 2007 roku pierwszy hybrydowy Solaris trafił na rynek szwajcarski. Nabywcą był regionalny przewoźnik z Lenzburga, należący do Eurobus-Gruppe. Pojazd wypadł bardzo pozytywnie także



Podczas prezentacji najnowszego modelu Solarisa 18 Urbino Hybrid w Olsztynie – na pierwszym planie (z szalikiem) Adam Milewski z firmy Solaris Bus & Coach, dyrektor sprzedaży na Polskę północną
Fot. TP

podczas wnikliwych testów w aglomeracji Zurychu. Od września 2007 hybrydowy Solaris jeździ po ulicach Lipska, a od stycznia 2008 mogą z niego korzystać także mieszkańcy Zagłębia Ruhry.

Pierwszego Solarisa Urbino 18 Hybrid drugiej generacji dostarczono w maju 2008 roku klientowi z Bremy. Dwa miesiące później takim pojazdem jeździli już mieszkańcy Hanoweru. Następne dwa trafiły do Monachium.

Pierwszym polskim nabywcą hybrydowego Solarisa jest poznańskie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK). Po ulicach stolicy Wielkopolski jeździ od listopada 2008 roku.

Kolejne zamówienia złożyły francuski Strasburg i Gdynia.

Pakiet skandynawski

Natomiast początek roku 2009 przyniósł firmie Solaris znaczące zamówienia od skandynawskich klientów. W ciągu najbliższych miesięcy w Danii, Norwegii i Szwecji pojawi się łącznie aż 126 Solarisów Urbino. Dzie-

ki realizacji tych kontraktów polska firma znacznie umocni swoją pozycję w północnej części Europy. W Norwegii firma Solaris wygrała dwa przetargi. Nowoczesne autobusy tej marki od lipca rozpoczną służbę w północno-wschodnim regionie kraju – w Romerike.

Autobusy dla norweskich klientów będą wyposażone w specjalny pakiet skandynawski, na który składają się m.in. podwójne szyby, dodatkowe ogrzewanie, czy specjalny system rozruchu silnika przy bardzo niskich temperaturach. Ponadto autobusy posiadać będą klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz system monitoringu. Wśród nowych rozwiązań warto wymienić zastosowanie silników napędzanych bio-dieslem. Będą to jednostki firmy DAF spełniające rygorystyczną normę czystości spalin EEV.

Kolejny z pozyskanych kontraktów w krainie fiordów dotyczy zamówienia na 11 Solarisów Alpino 8,9 LE, najkrótszych pojazdów niskowejściowych z oferty Solarisa, które będą jeź-

dzić w drugim co do wielkości norweskim mieście, Bergen.

W Szwecji do tej pory autobusy marki Solaris kursowały po ulicach miast: Landskrona, Lulea, Skelleftea i Umea. Teraz 28 Solarisów Urbino 12 CNG, czyli napędzanych gazem ziemnym, wyjedzie na ulice Sztokholmu. Ich odbiorcą jest firma Busslink, największy przewoźnik autobusowy w stolicy Szwecji.

Z kolei w Danii na ekonomicznej i ekologicznej Solarisy kolejno raz postawiła firma Sporveje z Arhus. Flota autobusowa obsługująca to historyczne, portowe miasto, powiększy się o 22 Urbino 12 i siedem przegubowych Urbino 18. Oznacza to, że po ulicach drugiego co do wielkości miasta Półwyspu Jutlandzkiego będzie jeździć już 91 Solarisów.

Autobus Roku

Solaris Bus & Coach jest firmą rodzinną i liczącym się w Europie polskim producentem autobusów miejskich Solaris Urbino, trolejbusów Solaris Trollino, autobusów turystycznych Solaris Vacanza oraz autobusów specjalnych. Od uruchomienia w 1996 roku produkcji w fabryce autobusów w Bolechowicach pod Poznaniem firma wypuściła ich już blisko pięć tysięcy. Jeżdżą po drogach 19 krajów. Założycielami i właścicielami firmy są Solange i Krzysztof Olszewscy. W 2000 roku firma rozpoczęła eksport. W 2004 roku jej produkt Solaris Urbino zajął drugie miejsce w prestiżowym konkursie na najlepszy autobus miejski Europy „Bus of the Year”.

(rz)

Wykorzystano materiały prasowe firmy Solaris Bus & Coach.

Pasja Romana Ciągardlaka

Już od dziecka jego zainteresowania były ukierunkowane tylko w jedną stronę. Ale jeszcze wtedy, gdy od rana do wieczora biegał z drewnianym karabinem, nie przypuszczał, że w dorosłym życiu tyle czasu i energii poświęci swojej pasji, czyli militariom.

– W mojej szafie jest kilkanaście uniformów różnych formacji i krajów zarówno historycznych jak i współczesnych – mówi Roman Ciągardlak. – Mam mundur polowy i pustynny niemieckiej Bundeswehry, amerykański z czasów wojny w Wietnamie, ale moja najbardziej cenna zdobycz, to szyta na miarę replika munduru żołnierza korpusu gen. Maczka. Do każdego munduru mam też oryginalne buty, łącznie z radzieckimi oficerkami.

W każdym kącie jego mieszkania można znaleźć również

przedmioty wojskowe. Są hełmy, łuski, czapki, odznaczenia, naszywki.

Jednak na zbieraniu przedmiotów jego pasja się nie kończy.

– Uwielbiam militarne pojazdy. Gdybym mógł, chciałbym mieć kilka różnych w garażu. Niestety, odrestaurowane samochody z czasów II wojny światowej, bo takie mnie najbardziej interesują, kosztują czasami więcej niż nowe auto z salonu. Na razie składam radzieckiego UAZ-a. Staram się odrestaurować go w całkowitym orygina-



Roman Ciągardlak w swoim Willysie

Fot. Arch.

le. Niestety z częściami do niego jest coraz trudniej. Ale jakoś mi się udaje je zdobyć i już niedługo będę mógł nim wyjechać na ulicę.

Willysem po bezdrożach

Prawdziwym marzeniem pana Romana jest Jeep Willys albo Dodge. Oba pojazdy jednak do najtańszych nie należą. – Ale może kiedyś się ono spełni? Np. jak wygram w totolotka – śmieje się nasz rozmówca.

Urlopy spędza na zlotach militarnych w całym kraju.

Najpierw jest zimowy zlot w Darłówku, potem letnie – w lipcu też w tym mieście, w sierpniu zaś w Bornem-Sulinowie. Na imprezy zjeżdżają się miłośnicy militariów, pasjonaci i zapaleńcy pokroju pana Romana.

– Co roku spotykam się ze znajomymi, bawimy się razem, śpimy w namiotach – wojskowych oczywiście, wieziemy ze sobą kuchnię polową, aby jeść „swoją” grochówkę. Oczywiście każdy próbuje swoje pojazdy na specjalnym torze. Ale tam, na większych górkach wygrywają tylko ci, którzy mają gaśnice. A tych jest niewielu.

„Huzar” chce ocalić

Jako członek stowarzyszenia miłośników militariów „Huzar” jest też jednym z organizatorów zlotów militarnych, wcześniej

w Olsztynie, teraz w Pasymiu. Impreza zawsze odbywa się w długi weekend majowy i przyciąga tłumy. Żeby jednak zwiędający mieli co podziwiać, prace organizacyjne przy zlocie zaczynają się co najmniej pół roku wcześniej.

– Zależy nam, aby pojawiło się u nas jak najwięcej pasjonatów ze swoimi pojazdami. Nawiązujemy kontakty z miłośnikami militariów z całej Polski, a także z zagranicy: Ukrainy, Niemiec, Czech. Dzięki temu na zlocie można obejrzyć UAZ-a, GAZ-a, LUAZ-a, PTS-a, polsko-czeski pojazd opancerzony SKOT ((Strední Kolový Obrnený Transportér – Średni Kołowy Transporter Opancerzony), używanego w armiach ponad 45 państw BRDM-a (Bojowa Razwiedwiatielnaja Dozornaja Maszina) czy czeską tzw. Jesterkę. Są także GAZ-y Czajajewa, Land Rover, Willysy, Chevrolet Kanada.

– Jako stowarzyszenie chcielibyśmy otworzyć muzeum militariów w Olsztynie. Wiele pojazdów wycofanych z wojska jest niszczone. Niektóre modele staną się niedługo prawdziwymi rarytasami. Podobnie jest z różnymi przedmiotami związanymi z armią. Warto byłoby ocalić choć część z nich, aby przyszłe pokolenia mogły się uczyć historii nie tylko z podręczników. (will)

LISTY DO MPK

W nawiązaniu do opracowania „Autobusy MPK nie uciekają”, zamieszczonego na Państwa stronie internetowej pragnę wyrazić ogólne zrozumienie dla opisanych typów zdarzeń. Jednak problemu z automatycznie zamykającymi się drzwiami w nowych autobusach MAN (nr tab. 1076, 1080) nie potrafię wytłumaczyć inaczej jak tylko, mówiąc najdelikatniej, brakiem rozsądku ze strony kupujących te pojazdy, czy też brakiem wiedzy i umiejętności pracowników warsztatów.

Nie przekona mnie tu informacja: „... przy drzwiach zainstalowana jest fotokomórka. Jeśli przez dłuższy okres nie wykryje ona ruchu – drzwi zamykają się automatycznie”. Bo co to znaczy Państwa zdaniem przez dłuższy okres czasu?

Nie dalej jak dzisiaj rano podróżowałem na linii 22 do Kortowa autobusem 1079. Kiedy na przystanku z autobusu „wylewał” się tłum pasażerów prawie deptających sobie po piętach, drzwi „nie wykryły ruchu” cztery razy zamy-

kając się na przestraszonych ludzi.

Czy nikt nie potrafi odpowiednio wyregulować tego mechanizmu, tak aby zapewnić pasażerom minimum bezpieczeństwa i wygody?

Czy w tym kontekście dziwi Państwa częste negatywne opinie pasażerów o pracy kierowców Państwa Firmy – bo nie kto inny tylko właśnie Oni zbierają „komplementy” od przytrzaśniętych pasażerów?

Liczę na to, że ten drobny ale przykry dla pasażerów mankament nie stanowi dla Państwa problemu nie do pokonania.

*Z poważaniem
Radosław K.*

Od redakcji:

Opisana przez pana Radosława sprawa zakończyła się szczęśliwie. Kierowca natychmiast zgłosił usterkę drzwi dyspozytorowi. Podstawiono autobus zastępczy, a ten z uszkodzonymi drzwiami trafił na warsztat. Jednak o tym pan Radosław już nie wiedział, bo wcześniej wysiadł.

Janosikowanie, czyli o rozkładzie jazdy

„Znowu coś zmieniają w rozkładach jazdy” – takie stwierdzenie często słyszę przekazując strukturę planowania kursów autobusów na kolejne miesiące. I ilekroć dociera do moich uszu takie zdanie, tylekroć zastanawiam się, czy rzeczywiście tak dużo się zmienia?

Ale po kolei. Skąd się biorą te zmiany... Ich źródłem i punktem wyjścia jakichkolwiek modyfikacji rozkładu jazdy są badania marketingowe i sygnały od pasażerów. Najczęściej są to badania napełnienia autobusów, czyli tzw. potoków pasażerskich. Spotkałem się kiedyś ze stwierdzeniem: „Jasne, badania. Ja wiem, jak się robi takie badania. A te „przetoki”, to sami sobie wymyślcie”. Z całą odpowiedzialnością stwierdzam, że robimy to jak najbardziej uczciwie. Tym bardziej, że znam osobę, która pracując dla jednej z firm opiniotwórczych, nie robi tego rzetelnie, tzn. podsywa się pod inne osoby i wypełnia kwestionariusze ankiet. W naszym przypadku nie ma więc o tym mowy, bo „wyszłoby” to w mieście.

Pisząc o badaniach nie sposób nie wspomnieć o największym filarze naszej firmy – kierowcach. To oni dobrych kilka lat temu stanowili nasze „liczydła” i byli głównym źródłem wiedzy o potokach pasażerskich. Niektórzy liczyli bardzo uczciwie, ale niestety część (mniemam, że zdecydowanie mniejsza część) wypełniała kartki badań

po zjeździe, a niektórzy – nawet przed wyjazdem (sic!). Dlatego, po tych doświadczeniach, ankiety badawcze przekazywałem wybranym kierowcom. Ostatecznie jednak przestaliśmy zajmować kierowców tą wątpliwą dla nich przyjemnością. Niemniej zdarzają się czasem osoby, które zgłaszają się z chęcią pomocy. Przykładem może być wieloletni pracownik, pan Józef Gazda, który sam poprosił o formularze ankiety na linię 14. Bywają też kierowcy, którzy wskazują nam miejsca, gdzie można „coś” poprawić. Pan Mirosław Chrzanowski zgłosił ostatnio prawie „pusty” kurs do Różnowa na linii 23. Takie sygnały są dla nas planujących bardzo cenne. Nie jesteśmy alfą i omegą i czekamy na takie uwagi. Kierowca, codziennie wykonując trudną pracę, może jednocześnie przyczynić się do poprawy funkcjonowania naszej komunikacji.

Badania były też zlecane w całości studentom lub innym sprawdzonym osobom. Jednak największą pomocą w liczeniu pasażerów są kamery, zainstalowane w dziesięciu „krótkich” i ośmiu „długich” Solarisach.

MPK Olsztyn to:

480 pracowników,

w tym:

414 – zatrudnieni na stanowiskach robotniczych, tj.:

308 – kierowców autobusów,

93 – pracowników warsztatu samochodowego

13 – pracowników działu technicznego

66 – zatrudnieni na stanowiskach nierobotniczych, w tym:

18 – pracownicy zajmujący się obsługą przewozów.

MPK Olsztyn to:

34 linie komunikacyjne, w tym:

25 dziennych zwykłych

6 podmiejskich z wybiegami poza granice miasta

2 nocne

1 sezonowa (maj – październik) z wybiegami poza granice miasta

To dzięki temu wynalazkowi posiadamy dane z wszystkich dni (roboczy, sobota, niedziela) i wszystkich kursów w danym rodzaju dnia.

Ostatnio odwiedziła nas studentka, która miała przygotować pewne opracowanie. Po przedstawieniu jej procesu tworzenia rozkładu jazdy zrobiła wielkie oczy: „A ja myślałam, że ktoś coś sobie wymyśli i jest rozkład”. Nikt nie wymyśla.

Wszelkie zmiany w rozkładach jazdy wynikają z analizy danych, zapisanych na dyskach systemu monitoringu. Kasowanie nierentownych kursów łączy się zwykle z przenoszeniem zaoszczędzonych kilometrów na kursy przepełnione. To takie „janosikowanie” z zachowaniem zasad ekonomii, czyli odbieranie „bogatom”, tj. tym, którym nie jest coś „niezbędne”, i przekazywanie „biednym”, czyli tym,

którzy nie mogą wejść do zatłoczonego autobusu.

Kompleksowe badania wykonuje się zwykle raz do roku lub częściej, w zależności od potrzeb, zmieniającej się zabudowy lub warunków drogowych. Ich wyniki wykorzystywane są przy zmianie rozkładów jazdy, wprowadzanej zwykle od 1 września lub wraz z wejściem rozkładu „Robocze-go wolnego od nauki szkolnej”. Dość powiedzieć, że po wprowadzeniu nowego rozkładu od 1 października ubiegłego roku zmieniliśmy godziny kursowania na dwóch... liniach. Owszem, w międzyczasie zdarzają się zmiany w planowaniu wielkości autobusów. Ale to chyba tyle. Dla pasażera nie zmieniają się godziny odjazdu. W związku z tym zadaję sobie pytanie: czy tak dużo się zmienia. Odpowiadam: nie, to tylko złudzenie...

Marek Latanowicz

NA TRASIE – miesięcznik pracowników MPK Olsztyn sp. z o.o.

Pismo bezpłatne, do użytku wewnętrznego.

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z o.o. w Olsztynie

Redaguje: Tadeusz Prusiński z zespołem.

Adres redakcji:

MPK sp. z o.o. w Olsztynie, 10-434 Olsztyn, ul. Kołobrzaska 40,

tel. 0-89 533 01 61 w. 312, e-mail: rzecznik@mpkolsztyn.pl

Skład i łamanie:

Studio Projekt, 10-105 Olsztyn, ul. Wyzwolenia 15A/2,

tel. 0-89 678 95 85, e-mail: studioprojekt@data.pl;

www.sprojekt.olsztyn.pl

Druk: Zakład Poligraficzny Niestępscy Sp.J.

ul. Poprzeczna 13B, 10-282 Olsztyn, tel. 0-89 534 83 92

Nakład: 400 egz.

Redakcja zastrzega sobie prawo skracania tekstów, zmiany ich tytułów, zaś materiałów nie zamówionych nie zwraca.

Zdrowych pogodnych Świąt Wielkanocnych

pełnych wiary nadziei i miłości.

Radosnego, wiosennego nastroju,

serdecznych spotkań w gronie rodziny

i wśród przyjaciół

– pracownikom MPK Olsztyn

życzy zarząd firmy

