

Buspas? Tak!

Chcemy buspasa na Trasie Łazienkowskiej – mówią jednym głosem nasi kierowcy. Ich zdanie potwierdzają specjaliści. – Buspas jest potrzebny, a korki po jakimś czasie powinny się zmniejszyć – uważa prof. Wojciech Suchorzewski z Zakładu Inżynierii Komunikacyjnej Politechniki Warszawskiej, współtwórca stołecznej polityki transportowej.

Chyba żadne udogodnienie dla komunikacji publicznej nie wywołało takiej medialnej wrzawy, jak uruchomienie 22 września buspasa na Trasie Łazienkowskiej. Nie ma się co dziwić – ma on ok. 7 km długości, ciągnie od Grójeckiej po Kinową. Nigdy jeszcze w historii stołecznej komunikacji żadna władza nie zdecydowała o takim „zielonym świetle” dla komunikacji. To musiało wywołać furję właścicieli aut. „Buspas to gwałt na Trasie Łazienkowskiej”, „Najpierw zbudujcie metro i obwodnice, potem zabierajcie ulice” – krzyczały tytuły w popularnych gazetach i portalach internetowych. Minęło trochę czasu, opadły emocje, czas na spokojne analizy.

Podstawowy cel: przyśpieszenie czasu przejazdu został osiągnięty, choć nie w pełni. – *Zmalały opóźnienia autobusów* – mówi Marek Budzyński, szef nadzoru ruchu MZA. – *Obserwujemy, że są to zmniejszenia rzędu 5 do 7 minut. Kierowcy bardzo sobie chwalą buspas* – dodaje Budzyński.

Mogłoby być lepiej, gdyby nie korki przed przebudowywanym węzłem Marsa. Utykają w nich zwłaszcza linie jadące od strony Starej Miłosnej. Narzekania, zwłaszcza mediów, na to, że buspas „zabrał im trasę” dementuje prof. Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej. – *Tak już jest, że dziennikarze dojeżdżają do redakcji samochodami* – mówi



Słynny buspas na Trasie Łazienkowskiej

profesor. – *Wynika to z charakteru ich pracy. Ale niech nie narzekają na korki. Niech sobie przypomną, ile czasu zajmowała im podróż przed wprowadzeniem buspasa? Czy rzeczywiście bardzo się zwiększyła?*

Prof. Suchorzewski mówi, że warszawiacy, korzystający z Trasy Łazienkowskiej GODZĄ SIĘ na pewnego rodzaju utrudnienia. – *W transporcie jest pojęcie tzw. prędkości krytycznej – mówi ekspert – czyli takiej, poniżej której korzystanie z auta staje się nieopłacalne, ludzie wsiadają do autobusów. Skoro na Trasie Łazienkowskiej wciąż sporo osób wybiera własne cztery koła, to znaczy, że ta prędkość nie jest taka zła* – ocenia ekspert.

Dla porównania: Średnia prędkość w Londynie wynosiła niedawno 12 km na godzinę, po wprowadzeniu opłat za wjazd do centrum wzrosła do 17 km na godzinę. W Warszawie wynosi ponad 20.

Zarząd Transportu Miejskiego uspokaja: nie ma odrotu od buspasa na Trasie Łazienkowskiej. – *Jest to przywilej większości warszawiaków, którzy jeżdżą autobusami* – mówi Leszek Ruta, dyr. ZTM. – *I ten przywilej – preferencji dla komunikacji publicznej – będziemy wprowadzać. Buspasy cieszą się ogromnym poparciem pasażerów* – mówi dyr. Ruta.

SSlub

Konkurs na nazwę Biuletynu

Chcemy, aby od samego początku Biuletyn był naszym wspólnym dziełem – dlatego ogłaszamy **KONKURS NA NAJCIĘKAWSZY TYTUŁ BIULETYNU**, lub głosowanie za obecnym: **AUTOBUS CZERWONY**. Tytuł biuletynu powinien odzwierciedlać specyfikę pracy warszawskich kierowców i pracowników zaplecza technicznego, bez których trudno mówić o sprawnym poruszaniu się po mieście.

Poprzednie gazety zakładowe miały różne nazwy: Głos MPA, Głos Warszawskiej Komunikacji, Trasy – czy zawsze tytuł oddawał zawarte w nim treści? Często prosty, krótki tytuł mówi o wiele więcej, niż te „wydumane”. Dlatego wszystkich zainteresowanych pomysłodawców chcemy zachęcić nagrodami.

Wśród najciekawszych propozycji nowego tytułu lub losowo wybranych głosów oddanych na obecny tytuł, **ROZŁOSUJEMY ATRAKCYJNE NAGRODY**: trzy zestawy gadżetów firmowych (koszulka, czapka, brelok z latarką i gwizdkiem, smycz, oraz antystress).

Propozycje tytułu prosimy przysyłać do 15 listopada na adres e-mailowy: marketing@mza.waw.pl lub sms pod numer tel. +48604469969. Po tym terminie Komisja wybierze trzy najciekawsze propozycje, które zostaną poddane na łamach Biuletynu ogólnemu głosowaniu. Liczymy, że konkurs wzbudzi duże zainteresowanie, a na pierwsze propozycje czekamy już dziś.

Redakcja

OD REDAKCJI

Pierwszy numer Biuletynu

Oddajemy w wasze ręce pierwszy numer Biuletynu, który wydawany cyklicznie co miesiąc, adresowany jest przede wszystkim do Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego MZA oraz Sympatyków Komunikacji Miejskiej w Warszawie. Mamy nadzieję, że będzie stanowił kontynuację tradycji i tematów poruszanych w poprzednich zakładowych gazetach tj. „Głos MPA”, „Głos Warszawskiej Komunikacji”, „Trasy”.

Chcemy, aby była to nasza wspólna, zakładowa gazeta. Wspólnie tworzona, poruszająca najważniejsze tematy, bieżące sprawy, zarówno te dotyczące planów i wydarzeń wewnątrz firmy, jak i zmian na zewnątrz w ramach komunikacji miejskiej w Warszawie. Wartość firmy tworzą ludzie, którzy w niej pracują – dlatego nie zabraknie też informacji przybliżających sylwetki pracowników firmy.

Chcemy zamieszczać wywiady, reportaże, wspomnienia a wraz nimi pamiątkowe fotografie i wycinki prasowe dokumentujące długoletnią historię Miejskich Zakładów Autobusowych.

W przyszłym roku MZA będzie obchodzić jubileusz 90-lecia działalności firmy, dlatego też liczymy na Waszą współpracę w poszukiwaniach wszelkich pamiątek z minionego okresu: starych zakładowych gazet, codziennej warszawskiej prasy, pamiątkowych fotografii z różnego rodzaju imprez, uroczystości czy nawet prywatnych zdjęć związanych z MPA, MZK, MZA.

Zapraszamy do współpracy przy redagowaniu Biuletynu – liczymy, że z czasem, nasza gazeta stanie się pewnego rodzaju forum dyskusyjnym, gdzie będziemy poruszać ważne tematy. Nie powinno zabraknąć również głosów w dyskusji, jak poprawić funkcjonowanie firmy – co zrobić, aby była coraz silniejsza, nie tylko pod względem ekonomicznym, ale także tym ludzkim. Mamy nadzieję, że przywitacie ten pierwszy numer z sympatią i zainteresowaniem, **aktywnie włączając się w współredagowanie Biuletynu** – propozycje/komentarze prosimy przysyłać pod adres: marketing@mza.waw.pl

Redakcja

■ Komunikacja miejska w Warszawie

Komunikacją będzie jeździć 85 % warszawiaków.

- Z komunikacji miejskiej korzysta 70 procent warszawiaków. My chcemy, żeby to było 85 procent - prezydent Hanna Gronkiewicz-Waltz nie zostawia wątpliwości w jakim kierunku będzie rozwijać się miasto. Pytana o budzący tak wiele emocji wśród warszawiaków buspas na Łazienkowskiej przyznała jednak, że mogą tam zostać wprowadzone drobne zmiany, podkreślając jednak, że Łazienkowskiej trzeba się będzie przyglądać kilkanaście tygodni, zanim wyda się ostateczną ocenę.

... będzie autostrada

Prace na budowie trasy S8 i wielopoziomowego skrzyżowania z Al. Prymasa Tysiąclecia idą pełną parą. Już 15 grudnia 2010 roku mamy przejechać trasą S8 od węzła Prymasa Tysiąclecia i dalej bezkolizyjnie pod wszystkimi ulicami Bemowa. Jadąc od Warszawy z każdym kilometrem zbliżać będziemy się do Konotopy. Tu zacznie się autostrada A2. Drogowcy obiecują, że jeszcze przed Bożym Narodzeniem kierowcy pojadą nowym wiaduktem, łączącym trasę AK z Prymasa Tysiąclecia. Dzięki niemu łatwiej będzie przejechać w stronę Dworca Zachodniego.

Nowy wiadukt na Powstańców Śląskich

Tymczasem prace w ekspresowym tempie idą również na innym odcinku trasy S8 - przy ul. Powstańców Śląskich. W ramach inwestycji drogowcy kończą budowę wiaduktu nad torami kolejowymi. Aktualnie kierowcy muszą w tym miejscu jeździć jeszcze po tymczasowej przeprawie, ale już 15 listopada, zostanie oddany nowy wiadukt.

Ratusz wycofuje się z pomysłu likwidacji jeszcze w tym roku Dworca PKS Stadion

Będzie on działać w dotychczasowej lokalizacji co najmniej do końca 2010 r. Dzierżawa miała wygasnąć z końcem 2009 r. Urzędnicy motywowali decyzję tym, że grunt potrzebny jest inwestorowi Stadionu Narodowego. Decyzja oznaczałaby, że wszystkie autobusy odprawiane dziś z Dworca PKS Stadion musiałyby zacząć jeździć z Dworca Zachodniego. Pódróż do Białej Podlaskiej czy Łomży wydłużyłaby się w godzinach szczytu nawet o godzinę, bo autobusy musiałyby przebiec się przez całą Warszawę. Ratusz chce budować nowy terminal dla autobusów PKS przy ul. Lubelskiej, w sąsiedztwie Dworca Wschodniego - według planów miasta ma być gotowy w 2011 roku.

Na Mokotowie autobusy pojadą objazdami

Na skrzyżowaniu ul. Bokserskiej, Kłobuckiej i Obrzeżnej rozpoczęła się budowa ronda. Mokotów przygotowuje się na utrudnienia przez najbliższe dwa miesiące. Od 7 października linie 138, 141, 165, 174, 193 oraz N36 pojadą trasami objazdowymi. Prace budowlane uniemożliwią wjazd autobusów na pętlę Bokserska od strony ul. Gotarda. Możliwy jest tylko wjazd od ulicy Postępu. W związku z tym linie autobusowe są kierowane na trasy zastępcze. Zawieszono zostaje funkcjonowanie przystanków: Bokserska 03, 04, 05, 06, 07, 09; Jadźwingów 01,02; Gruszczyńskiego 01, 02; Taborowa 01, 02. Kursowanie linii 138, 141, 165, 174, 193, Z-5, N36 odbywać się będzie według specjalnych rozkładów jazdy.

Ulica Modlińska zwężona o dwa pasy

Mieszkańcy Białoleki pierwszy raz przekonują się, że budowa Mostu Północnego nie stoi w miejscu. Za to kierowcy stoją w korkach - kłopoty dotkną głównie tych jadących w stronę północnych części Białoleki. Niestety kierowcy muszą się uzbroić w cierpliwość. Na szczęście są spore szanse na ukończenie budowy mostu Północnego w 2011 roku. I chociaż stalowa konstrukcja nie jest jeszcze instalowana to prace nie zwalniają ani na minutę.

■ Miejskie Zakłady Autobusowe

Modernizacja taboru MZA

W tym roku Miejskie Zakłady Autobusowe zamierzają kupić kolejne 115 autobusów, a do Euro 2012 naszą spółkę zasili łącznie 430 nowych autobusów. Pierwsze wozy już przyjechały do Warszawy - to partia 20 Solarisów Urbino 18 z systemem samogaszącym komory silnika, które trafiły do zajezdni Woronicza, Redutowa i Ostrobramska oraz 4 niskopodłogowe Jelcze M121 przydzielone do oddziału Stalowa.

To nie koniec tegorocznych dostaw autobusów dla MZA - do końca roku chcemy kupić 75 kolejnych autobusów przegubowych. W najbliższych dniach zostaną otwarte oferty w przetargu na zakup 16 autobusów klasy midi o długości 9,5 - 10,5 metra, przeznaczonych do obsługi mniej obciążonych linii komunikacji miejskiej. Przy zakupie tych autobusów po raz kolejny podniesiono standard wyposażenia naszych autobusów. Przypomnijmy, że od zeszłego roku nowe pojazdy dla naszej spółki są fabrycznie wyposażane m.in. w klimatyzację przestroni pasażerskiej i monitoring wizyjny. Teraz dodatkowo pojawiają się przyciski do otwierania drzwi na żądanie z naniesioną informacją w języku Braille'a.

Inwestycje w Infrastrukturze Zajezdni

Oprócz zakupów taboru Zarząd spółki podjął decyzję o inwestycjach w infrastrukturze zajezdni. W najbliższych dniach zostaną otwarte oferty w przetargu na prace modernizacyjne budynku biurowego na Oddziale Woronicza. Kolejne inwestycje to zakup nowoczesnych urządzeń, które mają częściowo zautomatyzować proces obsługi codziennej. Chodzi m.in. o sprzęt do automatycznego sprawdzania ciśnienia w oponach i czyszczenia wnętrza autobusów.

Reprezentacja MZA w Konkursie Kierowców

W dniach 17-18.09.09 w ramach Targów Transexpo w Kielcach odbyła się kolejna Edycja Ogólnopolskiego Konkursu Kierowców Komunikacji Miejskiej. Od połowy lipca Ośrodek Szkolenia na Woronicza przeprowadzał eliminacje wśród kierowców w celu wyłonienia najlepszych - ostatecznie wyłoniono reprezentację MZA: Justyna Cackowska (R1 Woronicza), Marek Kobus (R1, Woronicza), Piotr Gąsowski (R1, Woronicza) W planach Zarząd MZA zamierza powołać, na drodze konkursów wewnętrznych 3-4 osobowe reprezentacje każdej z Zajezdni, z których będzie można w przyszłości wyłonić Reprezentację Miejskich Zakładów Autobusowych.

Nowa dyspozytornia

W ciągu najbliższych kilku tygodni rozpocznie się przebudowa dyspozytorni na zajezdni Ostrobramska. Dyspozytorzy opuszczą niewielki budynek usytuowany przy bramie wjazdowej i przeniosą się do wyremontowanych pomieszczeń zajmowanych obecnie przez kadry. Kierowcy i dyspozytorzy będą tam mieli zapewnione najlepsze warunki do pracy i odpoczynku. Obecna inwestycja to kolejny, po oddziale Stalowa, przykład przebudowy dyspozytorni.

Nowe mundury służbowe dla kierowców

MZA wspólnie z Telimeną, uznaną firmą z branży odzieżowej, rozpoczną testy funkcjonalności nowych wzorów mundurów służbowych dla kierowców. W testach zaplanowanych na listopad i grudzień, weźmie udział ponad 60 losowo wybranych kierowców. Testami objęto następujący asortyment - dla kobiet: żakiet, spódnicę, bluzkę z ozdobną apaszką oraz wielosezonowy płaszcz damski - dla mężczyzn: koszula, krawat, spodnie i wielosezonową kurtkę męską oraz opcjonalnie marynarkę męską, kurtko-kamizelkę lub bluzę polarową. Warto nadmienić, że wszystkie materiały użyte do uszycia nowych wzorów mundurów służbowych, cechuje wysoka jakość gatunkowa.

■ Byłem szoferakiem „Hausona”

To pierwszy z cyklu artykułów dokumentujących historię firmy oparty na wciąż „żywych” wspomnieniach długoletnich pracowników (MZK, MPA) MZA sięgających początków tworzenia „współczesnej” komunikacji miejskiej w Warszawie.

Warto przywołać te wciąż „żywe” wspomnienia, prawdopodobnie za żadne pieniądze obecni kierowcy Solarisów, czy Manów nie chcieliby dzisiaj prowadzić Chaussonów z lat pięćdziesiątych bez automatycznej skrzyni biegów, wspomagania kierownicy, czy klimatyzacji. Zimą zmarznięci do szpiku kości, a latem zagrani niczym parówki z piekarnika do hot dogów – mimo tak ekstremalnych warunków jednak znajdowali się kierowcy, którzy regularnie zasiadali za kierownicą, popularną „fajerą” Chaussonów, nazywanych potocznie „Hausonami”.

Przedstawiamy jedno z pierwszych, mamy nadzieję, w ramach prezentowanego cyklu, wspomnień szoferaka wówczas jeszcze Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego - **Jana Chojnackiego** – wieloletniego pracownika MPA, MZK, MZA (Zajezdnie: Inflancka, Chełmska).

„Zawsze od najmłodszych lat chciałem być szoferem, kierowcą warszawskiego autobusu. Pamiętam, że zawsze wychodziłem do szkoły przynajmniej godzinę wcześniej, aby móc napatrzeć się na czerwone, z wielkimi szybami Chaussony APH 47 podjeżdżające z warkotem silnika na przystanek koło mojego domu. Oczywiście wyobraźni każdego ranka widziałem siebie za ogromną kierownicą. Uśmiechniętego z zawadiacko nałożoną czapką na głowie. Czapką, o której marzył każdy chłopak z naszego podwórka na warszawskiej Pradze.

Dlatego wybór po szkole podstawowej był jeden. Przykładowa szkoła MPA, która pod koniec lat 50-tych mieściła się na Włociańskiej w dzisiejszym Zakładzie Naprawy Taboru. Szkoła, to dumnie powiedziane, był to raczej duży, drewniany barak, dopiero w latach 60-tych przeniosła się do nowego budynku przy Włociańskiej 35. Jednak nie przeszkadzało mi to. Najważniejsze było, że o to te moje wymarzone, wyśnione autobusy są na wyciągnięcie ręki i nareszcie mogę poznać ich wnętrze i usiąść za kierownicą.

Jednak zanim usiadłem za nią tak naprawdę czekała mnie żmudna, niepozbawiona bólu mięśni, licznych okaleczeń praca w warsztacie remontowym. Nie raz dostawałem wycisk od mojego majstra, który wpajał we mnie przedwojenne zasady pracy. Pokora, posłuszeństwo, starsi zawsze mają rację, a na nagrodę naprawdę trzeba zasłużyć solidną pracą. Czasami zaczynałem wątpić, czy uda mi się przejść te niezbędne praktyki. Jednak moje marzenia dawały mi otuchy i uczyły cierpliwości, często z zaciśniętymi zębami.

Wreszcie nadszedł ten dzień, na który tak długo czekałem. W czerwcu 1962 roku zostałem pełnoprawnym pracownikiem MPA. Prawdziwym warszawskim szoferakiem autobusu. Moją macierzystą zajezdnią był Zakład przy Inflanckiej. Jak na tamte czasy super nowoczesny w porównaniu z innymi zajezdniami, które



Autobus „Chausson”, lata 60-te

dzisiaj trudno byłoby je nazwać zajezdniami. Np. Zajezdnia przy Łazienkowskiej czy Obozowej to w większości były drewniane baraki, ale i tam z czasem rozbudowywano i modernizowano obiekty. Zajezdnia przy Inflanckiej w tamtych czasach była zajezdnią modelową i w pewnym sensie dumą MPA. Dlatego też stały tam najlepsze i najnowsze autobusy. Najwięcej było nowiutkich Chaussonów APH521 i APH522. W jednym z nich widziałem właśnie siebie.

Wszedłem na dyspozytornię i z dumą pokazałem swój służbowy numer. Dyspozytor zza swoich grubych okularów spojrzał na mnie, a po chwili stwierdził – a nowy? No tak szczeniaku, mam dla ciebie wóz APH48. Numer boczny 297. Będziesz obsługiwał linię „103” Wileńska – Huta Warszawa. Zaczynasz od przystanku na Broniewskiego. Konduktor z twojej brygady pokaże ci, co i jak. A teraz do roboty, bo następni czekają (cały artykuł w E-Biuletynie). Wiwo

■ To dopiero obiecujący początek

W Halowym Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) w sobotę 30 maja 2009 roku na warszawskim Targówku zadebiutowała drużyna Miejskich Zakładów Autobusowych.

Wdebiutującym zespole MZA grali: Krzysztof Ambroziak, Sławomir Dmoch, Krzysztof Baranowski, Robert Krysiak, Józef Gilbas, Krzysztof Konopacki, Artur Dąbrowski, Andrzej Kubas, Robert Kuc, Zdzisław Pacocha, Marek Bereza.

Turniej był pierwszym sprawdzianem dla zespołu w rozgrywkach turniejowych i ligowych. I trzeba otwarcie odpowiedzieć, że sprawdzian wypadł pomyślnie. Być może jeszcze bez znaczącego sukcesu, ale trzeba pamiętać, że w swojej grupie trafili na naprawdę trudnych przeciwników (ZTM, SKM, MW), którzy mają za sobą nie jeden wygrany turniej, czy ligowe rozgrywki. *– Ten turniej, to nasz debiut –* mówi Krzysztof Konopacki, jeden z założycieli zespołu MZA, pracownik zajezdni „Redutowa” – *myślę, że naprawdę nie wypadliśmy źle patrząc na inne zespoły, które przegrywały z naszymi przeciwnikami z grupy większą ilością bramek, a grają*

w podobnych turniejach od dłuższego czasu. To ważne, szczególnie dla kolegów z zespołu, bo pozwoliło im uwierzyć we własne siły i odkryć w sobie jeszcze większy potencjał i energię do następnych treningów i meczów.

– Chcielibyśmy, aby znowu o drużynie z MZA zaczęto mówić, że jest trudnym i silnym przeciwnikiem, jak kiedyś, w latach 90-tych, gdy grałem w zespole MZK jeszcze jako uczeń szkoły przykładowej – dodaje Krzysztof Baranowski – współtwórca drużyny, pracownik zajezdni „Redutowa”. Jednak, aby taką drużynę stworzyć musimy mieć odpowiednie, kadrowe zaplecze. Dlatego w porozumieniu z Zarządem MZA, planujemy wystartować z wewnętrzną ligą halowej piłki nożnej – ligą stworzoną z drużyn reprezentujących poszczególne zajezdnie autobusowe. – *Mamy warunki, aby taka wewnętrzna liga mogła ruszyć od października tego roku. Myślę, że do tego*



Drużyna Miejskich Zakładów Autobusowych

czasu koledzy z innych zajezdni stworzą drużyny i rozpoczniemy wewnętrzne rozgrywki o Puchar Prezesa MZA. Wtedy, być może za rok, pokażemy, co to są piłkarze z Miejskich Zakładów Autobusowych.

ZAKŁADAMY WEWNĘTRZNĄ LIGĘ HALOWEJ PIŁKI NOŻNEJ MZA – stworzoną z drużyn reprezentujących Zajezdnie: Woronicza, Kleszczowa, Stalowa, Ostrobramska i Redutowa. Wszystkich zainteresowanych prosimy o PILNY kontakt z Krzysztofem Konopackim (tel. 606 449 006), lub Krzysztofem Baranowskim (tel. 606 874 221)

Redakcja

VIII Dni Transportu Publicznego

Tradycyjnie, już po raz ósmy Miejskie Zakłady Autobusowe, uczestniczyły jako współorganizator jednej z największych imprez branżowych - organizowanych cyklicznie w Warszawie "Dni Transportu Publicznego".

W tym roku impreza odbyła się 19 września na terenie Węzła Komunikacyjnego „Młociny”, po raz pierwszy organizowana wspólnie przez najważniejszych miejskich przewoźników: ZTM, MZA, TW, MW, SKM, KMKM, SSKS. Jak zawsze organizatorzy stanęli na wysokości zadania i przygotowali mnóstwo atrakcji dla mieszkańców Warszawy tłumnie odwiedzających stanowiska firmowe miejskich przewoźników - ekspozycje taboru: historycznego i nowoczesnego, pojazdów specjalnych i technicznych, oraz liczne wykłady, konkursy i wystawy związane z transportem publicznym. Wśród wielu atrakcji największą frekwencją cieszyły się przejażdżki zabytkowym taborem autobusowym i tramwajowym.

MZA podczas imprezy zaprezentowała najnowsze autobusy „Solaris” wyposażone w silniki „euro5”, które w ostatnich dniach zasilili flotę pojazdów firmy. Dużym zainteresowaniem odwiedzających cieszył się pojazd pogotowia technicznego „Renault”, podobnie jak pawilon MZA, który niemal przez cały czas trwania imprezy był tłumnie oblegany przez zainteresowanych. Swoje bramy dla zwiedzających otworzyła zajezdnia „Kleszczowa” – zwiedzający mogli zapoznać się z pracą zakładu, odbyć przejazd przez linię codziennej obsługi (myjnia, kontrola wozów) oraz zobaczyć pracę pogotowia technicznego MZA.

Dodatkowo, Miejskie Zakłady Autobusowe, po raz pierwszy przedstawiły opinii publicznej wzory nowych mundurów firmowych przeznaczonych dla kierowców. Prezentacja mundurów w formie specjalnie przygotowanego pokazu mody odbyła się na scenie głównej. Co warto podkreślić, nowe mundury prezentowali sami pracownicy firmy. Wystąpił również, działający przy MZA, Chór „Surma”, który zapoczątkował, mamy nadzieję, nową tradycję DTP: wspólne śpiewanie z publicznością znanej piosenki „Autobus Czerwony”.

Jednocześnie MZA, po raz pierwszy, zaprezentowała mieszkańcom Warszawy, wystawę fotograficzną „2009:3653” cykl czarno-białych „bliźniaczych” zdjęć portretowych przedstawiających pasje kilkunastu z 3653 aktualnie zatrudnionych kierowców MZA w dwóch odsłonach: w pracy za kierownicą, oraz w życiu prywatnym przez pryzmat ich niecodziennych pasji oraz zainteresowań.

Tegoroczna edycja imprezy DTP udowodniła, że imprezy promujące publiczny transport zbiorowy są potrzebne znacznie częściej, a nie tylko raz w roku. Stale powiększająca się z roku na rok ilość uczestników Dni Transportu Publicznego świadczy o rosnącej potrzebie przekazywania informacji na temat nowych rozwiązań komunikacyjnych w Warszawie. Na kolejną edycję zapraszamy dopiero za rok. Redakcja



Stoisko firmowe MZA



Pokaz nowych mundurów firmowych dla kierowców



Występ Chóru „Surma”

Konferencja prasowa MZA

W siedzibie Naczelnej Organizacji Technicznej (NOT) w Warszawie w piątek 11 września 2009 roku odbyła się konferencja prasowa połączona z licznymi prezentacjami na temat nowych rozwiązań komunikacyjnych dla Warszawy.

Głównymi organizatorami konferencji były Miejskie Zakłady Autobusowe i Mennica Polska, które rozpoczęły współpracę w zakresie pilotażowego projektu wyposażenia pojazdów MZA w mobilne automaty biletowe, oraz nowy System Informacji Pasażerskiej.

W ramach projektu pilotażowego nowe urządzenia do sprzedaży biletów zostały wyposażone autobusy na linii 175 kursujące na trasie od Portu Lotniczego do Pl. Piłsudskiego. Linia została wybrana nieprzypadkowo, bowiem właśnie na tej linii jest najwięcej turystów zagranicznych, którzy korzystając z mobilnych automatów, mogą posłużyć się menu w językach obcych. W automatach dostępne są wszystkie bilety z paskiem magnetycznym, które znajdują się w ofercie ZTM (czasowe, krótkookresowe i jednorazowe). Zakupu biletu dokonuje się poprzez wybranie odpowiedniej opcji na ekranie dotykowym i wniesienie stosownej opłaty, wyłącznie monetami.

Zaprezentowano również nowe rozwiązania komunikacyjne dla m.st. Warszawy w ramach systemu BRT, przedstawiając wyniki pierwszych testów wydzielonych dla autobusów i tramwajów pasów ruchu na trasie W-Z w Warszawie. W testach, które trwały od 29 sierpnia do 11 września b.r. brały udział dwa autobusy firmy „Mercedes” z klasy „Biprzegubów” (klasa megabusów): krótszy (18 metrów) Citaro i dłuższy (19,50 metra) Capacity. Test jest jednym z pierwszych doświadczeń w tworzeniu warszawskiego systemu BRT (Bus Rapid Transport - Szybki Transport Autobusowy). Autobus przegubowy lub dwuprzegubowy zastępuje 100 samochodów osobowych i zajmuje tylko 5% ich powierzchni. Niskie koszty systemu BRT to również więcej pieniędzy na inwestycje.

Jako MZA - dodał w zakończeniu konferencji Prezes Zarządu MZA Mieczysław Magierski - *stoimy na stanowisku, że wprowadzenie w Warszawie systemu BRT będzie bardzo korzystne dla miasta (przyśpieszenie*



Mobilne automaty biletowe

przewozu pasażerów, ograniczenie emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych substancji, zmniejszenie zakorkowania ulic) przy dużo mniejszych nakładach na infrastrukturę, tabor komunikacyjny w stosunku do transportu szynowego lub przy wspólnym korzystaniu z infrastruktury autobusów i transportu szynowego. Redakcja



Redakcja: Dział Marketingu MZA
Projekt Graficzny: Konrad Wienczatek
Adres Redakcji: ul. Włociańska 52, 01 - 710 Warszawa
tel. (022) 568 77 66, email: marketing@mza.waw.pl
<http://www.mza.waw.pl>