

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik, Nr 1 (86) 2023  
(styczeń - marzec)  
egzemplarz bezpłatny



## W numerze:

Rozmowa z Markiem Adamskim  
o zarządzaniu zajezdnią autobusową

Świadczenia socjalne dla pracowników MPK

Zbierz kolekcję kart z pojazdami MPK S.A.  
w Krakowie – w tym numerze karty z tramwajami

# Wesołych Świąt Bożego Narodzenia



Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku 2023,

wielu radosnych i ciepłych chwil,

odpoczynku w rodzinnym gronie

oraz mnóstwa pomyślności w życiu prywatnym i zawodowym

życzą

Zarząd MPK S.A. w Krakowie i zespół redakcyjny „Przewoźnika Krakowskiego”



# Pracownicy MPK mają sporo pasji i lubią aktywnie spędzać wolny czas

**B**iegają, grają w piłkę, jeżdżą na rowerze, ćwiczą na siłowni. Tak swój wolny czas spędza wielu pracowników MPK S.A. w Krakowie. To dzięki ich zaangażowaniu i chęci uprawiania sportu krakowski przewoźnik może się pochwalić nie tylko własnymi piłkarskimi rozgrywkami – Ligą MPK, ale także grupą biegową, która liczy już ok. 40 osób regularnie trenujących i biorących udział w oficjalnych zawodach, w tym m.in. maratonach.

Nie da się ukryć, że w tej aktywności pomaga gwarantowany dla każdego pracownika bogaty pakiet świadczeń socjalnych obejmujący m.in. kartę MultiSport. W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” można znaleźć pełną listę świadczeń socjalnych. Warto zwrócić uwagę, że obejmują one także wsparcie pracowników, którzy z różnych przyczyn znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej lub materialnej.

To jednak, co szczególnie mocno chciałbym podkreślić to bezinteresowne zaangażowanie

pracowników MPK w pomoc innym. Piszę w tym numerze o postawie wielu pracowników MPK, którzy ratowali zdrowie, a nawet życie innym osobom. Nie bali się reagować także wtedy, gdy sami narażali się na niebezpieczeństwo. Ich postawę docenił Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski oraz zarząd MPK S.A. w Krakowie. Pracownicy MPK znaleźli także chęć i czas, aby wziąć udział w zbiórce żywności dla najbardziej potrzebujących. O efektach tej zbiórki także można przeczytać w tym numerze „Przewoźnika”.

Zachęcam także do przeczytania ciekawych wywiadów z Markiem Adamskim, obecnym kierownikiem Zajezdni Wola Duchacka oraz Krzysztofem Kępskim, młodym kierowcą autobusu MPK.

Czytelnicy zainteresowani inwestycjami realizowanymi przez MPK także znajdą sporo informacji. W Krakowie zaczęły już przecież kursować nowe Lajkoniki II, będą nowe autobusy elektryczne oraz małe autobusy.

Zapraszam do lektury

*Marek Gancarczyk  
Redaktor Naczelny*

*„Przewoźnika Krakowskiego”*

# W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> 147 Mikołajów zawiozło prezenty dzieciom do Szpitala im. S. Żeromskiego .....	5
<i>Marek Gancarczyk</i> 6 grudnia w Krakowie Mikołaj rozdawał prezenty w tramwaju .....	6
<i>Katarzyna Leśniak</i> Szeroki wachlarz świadczeń socjalnych z ZFŚS dla pracowników MPK S.A. i uprawnionych członków rodzin .....	7
<i>Marek Gancarczyk</i> Pracownicy MPK w Krakowie otrzymali nagrody i listy gratulacyjne .....	8
<i>Marek Gancarczyk</i> Prezydent pogratulował odważnym pracownikom MPK .....	10
<i>Marcin Żabicki</i> XXXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej w Krakowie .....	11
<i>Marek Gancarczyk</i> Praca w MPK daje mi sporo satysfakcji i wiele inspiracji – Krzysztof Kępski, kierowca krakowskiego autobusu odpowiada na nasze pytania .....	13
<i>Marek Gancarczyk</i> Najważniejszy jest kontakt z kierowcami – O roli kierownika zajezdni rozmawiamy z Markiem Adamskim, kierownikiem zajezdni autobusowej Wola Duchacka .....	15
<i>Justyna Mierzwa</i> Pracownicy MPK pomagają potrzebującym .....	18
<i>Monika Gierlicka, Małgorzata Kruczek</i> Targi Pracy .....	19
<i>Grzegorz Szydło – Motorniczy Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta</i> Jesienne trudności w prowadzeniu tramwaju. ....	20
<i>Janusz Więckowski</i> Piłkarska jesień w MPK .....	21
<i>Tomasz Bałabański</i> MPK Runners Kraków – „łyk” historii i podsumowanie sezonu w 2022 roku. ....	23
<i>Marek Gancarczyk</i> Elektroniczne Konto Pasażera umożliwi jeszcze łatwiejszy zakup biletu okresowego .....	25
<i>Dominika Wójtowicz</i> Nowe autobusy elektryczne w Krakowie .....	26
<i>Marek Gancarczyk</i> Nowe Lajkoniki już przewożą pasażerów w Krakowie .....	27
<i>Agata Bylińska</i> Wstępne konsultacje rynkowe .....	29
<i>Marek Gancarczyk</i> Solaris chce dostarczyć do Krakowa cztery autobusy midi .....	29
<i>Krzysztof Wieczorek</i> MPK testowało drugi autobus wodorowy. ....	30
<i>Krzysztof Wieczorek</i> Ambasador Japonii w Płaszowie .....	30
<i>Marek Gancarczyk</i> Premiera przegubowego autobusu wodorowego marki Solaris odbyła się w Krakowie .....	31
<i>Marek Gancarczyk</i> Nevelo wraca do Krakowa .....	32
<i>Adam Ślęczek</i> Nowe samochody dla pracowników pogotowia technicznego .....	32
<i>Jacek Kołodziej</i> Siedemdziesiąt lat tramwajem do Nowej Huty. ....	33
<i>Jacek Kołodziej</i> Poznańskie tramwaje w Krakowie .....	35
<i>Bożena Migas</i> Parada tramwajów .....	37
<i>Katarzyna Sadowska</i> 175 lat kolei w Krakowie .....	38
<i>Lilianna Jakiel</i> 172 pracowników MPK z najdłuższym stażem zostało wyróżnionych .....	39
<b>KALENDARIUM.</b> ....	41
<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa .....	46

## PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

**Fotografia na okładce:** Ewelina, Paweł i Gracja – motorniczowie, którzy brali udział w prezentacji nowego Lajkonika II w zajezdni tramwajowej Nowa Huta.

**Fotografie w numerze:** Grzegorz Mental.

**Wydawca:** Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

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

MAREK GANCARCZYK

# 147 Mikołajów zawiozło prezenty dzieciom do Szpitala im. S. Żeromskiego



**6** grudnia aż 147 Mikołajów (a więc tylu ile lat ma krakowska komunikacja miejska) odebrało w budynku urzędu miasta na pl. Wszystkich Świętych prezenty od Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego i pojechało świątecznym tramwajem, aby zawieźć je chorym dzieciom przebywającym w Szpitalu Specjalistycznym im. S. Żeromskiego. Pani Anna Korfel-Jasińska, zastępca prezydenta Krakowa, przekazała także list i życzenia dla wszystkich chorych dzieci przebywających tego dnia w szpitalu.

W tym dniu żadne dziecko nie powinno być smutne i o to właśnie zadbali Mikołajowie, którzy z prezentami pojechali z przystanku Plac Wszystkich Świętych. Przejazd Mikołajów do szpitala już od kilku lat wspólnie organizuje MPK S.A. w Krakowie, Urząd Miasta Krakowa, firma Artim, Zespół Szkół Rzemiosła i Przedsiębiorczości Małopolskiej Izby Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Krakowie oraz Szpital Specjalistyczny im. S. Żeromskiego. ■

# 6 grudnia w Krakowie Mikołaj rozdawał prezenty w tramwaju



**W** tym roku 6 grudnia Mikołaj znów podróżował świątecznym tramwajem MPK i rozdawał słodczyce wszystkim dzieciom, które do niego wsiadły.

Mikołaj wsiadł do świątecznego tramwaju i zaczął rozdawać prezenty najpierw w Nowej Hucie. Ok. 17.30 specjalnie udekorowany, świąteczny tramwaj MPK wyruszył z pętli Kopiec Wandy i pojechał ul. Ptaszyckiego do placu Centralnego, a następnie al. Pokoju, ul. Grzegorzecką i Starowiślną. Potem tramwaj kursował w centrum miasta aż do 20.00.



Tramwaj zatrzymywał się na wszystkich przystankach na trasie przejazdu. Do przejazdu świątecznym tramwajem i na spotkanie z Mikołajem były zapraszane dzieci w każdym wieku. Dla nikogo nie zabrakło słodkich upominków. ■

KATARZYNA LEŚNIAK

# Szeroki wachlarz świadczeń socjalnych z ZFŚS dla pracowników MPK S.A. i uprawnionych członków rodzin

Z chwilą zatrudnienia pracownik nabywa uprawnienia do ubiegania się o przyznanie świadczeń z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych w MPK S.A. w Krakowie:

## Dofinansowanie wypoczynku dla pracownika i jego rodziny:

- dopłata do wczasów wykupionych indywidualnie w kraju lub za granicą (7 lub 14 noclegów),
- turnusy 7-dniowe, pobyty weekendowe lub kilkudniowe w zakładowym Domu Wczasowym „Patrycja” w Zakopanem.

## Dofinansowanie wypoczynku dla uczących się dzieci pracownika:

- udział dzieci w koloniach organizowanych przez MPK S.A. w Krakowie (w przypadku nieorganizowania kolonii w danym roku realizowane jest pieniężne świadczenie kolonijne),
- dopłata do wypoczynku letniego i zimowego w kraju i za granicą,
- dopłata do wypoczynku śródrocznego tzw. „zielonych szkół”.

## Udział w aktywności sportowo-rekreacyjnej:

- oferta i dofinansowanie imiennej karty sportowej typu MultiSport Plus dającej dostęp do obiektów sportowych oraz usług rekreacyjnych dla pracownika (oraz możliwość zakupu kart MultiSport dla dzieci i współmałżonków),
- dopłata do biletów zakupionych na imprezy kulturalno-sportowe i rekreacyjne tj.: kino, teatr, muzeum, koncerty, karnety na basen, spa, siłownia itp.,
- udział w wycieczkach turystycznych sprzyjających integracji załogi,

**Akcja mikołajowa dla dzieci pracowników w formie paczek ze słodyczami.**



## Udzielanie pomocy materialnej pracownikom w formie:

- bezzwrotnych zapomóg losowych i ekonomicznych dla pracowników, którzy z różnych przyczyn znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej lub materialnej,
- zwrotnych nisko oprocentowanych pożyczek na cele mieszkaniowe: remont i modernizacja mieszkania, zakup mieszkania lub domu.

## Dofinansowanie do imiennych biletów komunikacji miejskiej dla dzieci pracownika

## Inne dodatkowe świadczenia socjalne realizowane w ramach potrzeb i posiadanych środków finansowych tj.:

- pieniężne świadczenie covidowe zrealizowane w 2020 roku,
- pieniężne świadczenie kolonijne zrealizowane w 2021 oraz 2022 roku,
- pieniężne świadczenie świąteczne realizowane w 2022 roku.

Zaletami korzystania ze świadczeń ZFŚS są: niskie odpłatności, możliwości spłaty ratalnej bezpośrednio pobieranej z pensji pracownika, łatwy dostęp do świadczeń. ■

# Pracownicy MPK w Krakowie otrzymali nagrody i listy gratulacyjne



Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski i prezes zarządu MPK S.A. Rafał Świerczyński gratulowali i dziękowali pracownikom za ich postawę

**P**rawie 50 pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie zostało nagrodzonych podczas spotkania, które odbyło się w piątek, 30 września. Listy gratulacyjne oraz nagrody finansowe odebrali kierowcy, motorniczowie, pracownicy warsztatu i utrzymania tras oraz inspektorzy ruchu, którzy w czasie pracy m.in. udzielili pierwszej pomocy, zaangażowali się w pomoc w odnalezieniu osób zaginionych, wykazywali się odwagą i pomagali ofiarom napałów, a także reagowali na wandalizm.

Za swoją postawę otrzymali podziękowanie od Jacka Majchrowskiego Prezydenta Krakowa, inspektora Zbigniewa Nowaka Komendanta Miejskiej Policji w Krakowie, Marka Maślerza, zastępcy dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego oraz Krzysztofa Sułko, przedstawiciela

Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie.

Prezydent Krakowa szczególną uwagę zwrócił na empatię i profesjonalizm pracowników MPK S.A.

— *Wszyscy, którzy zostali zaproszeni na tę uroczystość wykonują swoje obowiązki w sposób dalece wykraczający poza standardowy zakres obowiązków pracowników MPK. W ciągu ostatnich miesięcy każdy ze zgromadzonych, wykazując się profesjonalizmem, empatią, a także bohaterstwem podjął się niesienia pomocy potrzebującym i poszkodowanym czy ratowania życia i zdrowia. To postawa godna najwyższego szacunku. Proszę wszystkich dzisiejszych nagrodzonych o przyjęcie moich serdecznych gratulacji oraz wyrazów uznania za wyjątkowo skuteczną reakcję w obliczu niecodziennej sytuacji, z jaką zmierzli się Państwo w trakcie pracy — powiedział podczas spotkania Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.*



Za godną naśladowania postawę dziękował pracownikom Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

— *Spotkania z pracownikami MPK S.A., podczas których przyznawane są nagrody za ich zachowanie w stosunku do osób w potrzebie, odbywają się każdego roku. W ostatnich sześciu latach nagrodziliśmy prawie 140 kierowców, motorniczych i inspektorów ruchu. Przekazując moje gratulacje i podziękowania, a także wręczając nagrody finansowe chciałbym podkreślić fakt, który wiele mówi o empatii i odwadze naszych pracowników. To często oni są jedynymi osobami, które reagują i pomagają pasażerom w różnego rodzaju zagrożeniach. Za to należą im się wielkie wyrazy uznania* — podkreślił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Uczestnikom spotkania gratulował Komendant Miejski Policji w Krakowie.

— *Przez pięć ostatnich lat aż 70 pracowników MPK S.A. w Krakowie otrzymało podziękowania ze strony Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie. Ja i moi poprzednicy dziękowaliśmy za zatrzymania nietrzeźwych, reakcję na wiele przejawów łamania prawa, a także pomoc, jaką nieśliście najłabszym: zaginionym dzieciom, osobom starszym i chorym. Budzi to mój wielki szacunek, bo nie ma wartości wyższej niż ludzkie zdrowie i życie* — powiedział insp. Zbigniew Nowak, Komendant Miejski Policji w Krakowie, wręczając podziękowania dla 22 pracowników Przedsiębiorstwa.

Odwagę pracowników MPK S.A. docenił także Marek Maślerz, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego.

— *Niesienie pierwszej pomocy człowiekowi, który znalazł się w sytuacji zagrażającej życiu czy zdrowiu to obowiązek nie tylko moralny, ale też obowiązujący nas wszystkich prawo. Wiem jednak, że takie decyzje nie są łatwe, że często boimy się udzielać pomocy w obawie, że nie zrobimy tego prawidłowo, że możemy zaszkodzić, że sami znajdziemy się w niebezpieczeństwie. Tym bardziej należy docenić nie tylko profesjonalną, ale przede wszystkim prawdziwie obywatelską postawę tych osób. W trudnej sytuacji nie zawahały się i uruchomiły tańcuch przeżycia – tak medycyna ratunkowa określa sekwencję czynności, które powinny zostać wykonane, aby pomóc w przypadku nagłego zagrożenia zdrowotnego* — powiedział Marek Maślerz, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego.

Listy gratulacyjne trafiły do:

- pracowników, którzy zaopiekowali się osobami zaginionymi i pomogli w ich odnalezieniu: Dariusz Bobak, Łukasz Golonka, Jerzy Kowalewski, Mateusz Krupiński, Paweł Madyda, Zbigniew

Maj, Andrzej Mularczyk, Leszek Pajak, Bogdan Pawłowicz, Dawid Pociecha, Marcin Sapała, Jarosław Słupczyński, Katarzyna Smoleń, Maciej Swoboda, Damian Szynal, Uliasz Adam,

- pracowników, którzy wykazali się niebywałą odwagą i pomogli osobom napadniętym: Rafał Gumowski, Dorota Zawadzka,
- pracowników, którzy pomogli w zatrzymaniu wandalii: Robert Jagiełka, Paweł Sosnowski,
- pracownika, który pomógł w zatrzymaniu nietrzeźwego kierowcy samochodu: Radosław Makówka,
- pracownika, który wykazał się wielką spostrzegawczością i ostrzegł narażonych na potrącenie przez samochód pieszych na pasach: Ireneusz Piszczek,
- pracowników, którzy udzielali pierwszej pomocy i pomagali osobom chorym i rannym: Paweł Bałek, Marek Dziukiewicz, Zbigniew Grochot, Maciej Janda, Grzegorz Kan, Dawid Kasprzyk, Grzegorz Mental, Krzysztof Nieć, Sławomir Rozmus, Jarosław Słupczyński, Mateusz Stopa,
- pracownika, który pomógł ugasić płonący samochód: Michał Nurkowski.

Podczas tego spotkania po raz 14. nagrody i odznaki „Lidera Jakości” otrzymali również najlepsi pracownicy poszczególnych zajezdni tramwajowych i autobusowych oraz inspektorzy ruchu.

— *Nagroda i tytuł „Lidera Jakości” trafił już do niemal 100 osób. Otrzymują je osoby, które wzorowo wywiązywały się ze swoich obowiązków, nie miały kolizji i wypadków, a na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej* — powiedział Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Odznaki „Lidera Jakości” otrzymali: Piotr Żuk (Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce), Ryszard Baran (Zajezdnia Autobusowa Płaszów), Grzegorz Czech (Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka), Henryk Mroczek (Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta), Rafał Tataruch (Zajezdnia Tramwajowa Podgórze), Mariusz Jędrzejowski (inspektor ruchu MPK). Nominowani do tej nagrody zostali: Antoni Jałyński, Stefan Lejca, Tomasz Synowski, Dariusz Krajewski, Sebastian Tatar, Maciej Kuś.

Każdego roku MPK S.A. w Krakowie docenia także pracowników z najdłuższym stażem, a także osoby odchodzące na emeryturę. Dla osób, które przepracowały w MPK S.A. co najmniej 30 lat jest organizowane specjalne spotkanie. W 2022 roku zaproszenie na takie spotkanie otrzymało ponad 200 pracowników MPK S.A. ■

# Prezydent pogratulował odważnym pracownikom MPK



**P**rezydent Krakowa Jacek Majchrowski 13 października 2022 roku pogratulował postawy i odwagi Panu Marcinowi oraz Panu Bogdanowi, pracownikom MPK S.A. w Krakowie, którzy w nocy 7 października 2022 roku stanęli w obronie brutalnie zaatakowanego pasażera. Podczas spotkania motorniczy oraz pracownik warsztatu informacji i utrzymania tras otrzymali od prezydenta Krakowa listy gratulacyjne oraz upominki.

— *Proszę o przyjęcie moich serdecznych gratulacji oraz wyrazów uznania za niezwykle odważną reakcję w obliczu niecodziennej sytuacji, z jaką zmierzli się Państwo w trakcie swojej pracy. To bohaterskie zachowanie zasługuje na szczególne wyróżnienie, bo ocaliło zdrowie, a być może życie innej osoby* — powiedział podczas spotkania Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa.

Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie, również pogratulował pracownikom postawy. Poza listami gratulacyjnymi przekazał im nagrody finansowe.

— *Zachowanie pracowników w tak niebezpiecznej sytuacji wymagało niezwyklej odwagi. Narażając własne zdrowie, a może nawet życie, stanęli w obronie innej osoby. Tego rodzaju postawa zasługuje na najwyższe uznanie* — powiedział Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Pracownicy MPK skromnie przyznają, że w tej sytuacji nie mogli zachować się inaczej. Widzieli, jak brutalnie zaatakowany został pasażer i nie mogli obojętnie się temu przyglądać. Dlatego od razu ruszyli z pomocą, starając się przerwać atak. Sami zostali przy tym poszkodowani – napastnicy użyli bowiem przeciwko nim gazu pieprzowego. ■

MARCIN ŻABICKI

# XXXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej w Krakowie



Pracownicy MPK S.A. w Krakowie zostali nagrodzeni złotymi medalami za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej, wręczonymi przez Prezes IGKM – Dorotę Kacprzyk

**W** dniach 1-2 września 2022 roku w Krakowie odbył się XXXVIII Krajowy Zjazd Komunikacji Miejskiej – najważniejsze wydarzenie organizowane dla branży komunikacji zbiorowej w Polsce. Organizatorami Zjazdu byli Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

Krajowe Zjazdy Komunikacji Miejskiej organizowane przez IGKM odbywają się co dwa lata i zwykle cieszą się dużym zainteresowaniem całego środowiska. Tym razem – z powodu pandemii koronawirusa doszło do opóźnienia Zjazdu aż o dwa lata.

Zjazd stał się okazją do przeglądu najważniejszych problemów naszego środowiska. Obecność przedstawiciela Ministra Infrastruktury – Mar-

cina Przychodzkiego, Dyrektora Departamentu Prawnego była okazją do rozmowy na temat ram prawnych. Wiemy już, że projekt zmiany Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest gotowy i czeka na otwarcie procesu legislacyjnego. Z pewnością będzie to akt prawny kluczowy dla naszego środowiska.

Z ogromnym zainteresowaniem spotkały się prezentacje opisujące doświadczenia przy wdrażaniu autobusów zeroemisyjnych: w Krakowie, Zielonej Górze, Lublinie, Poznaniu oraz w Wiedniu. Choć do zasady prelegenci podkreślali, że doświadczenia te są pozytywne, nie zmienia to faktu, że mamy do czynienia z wieloma bardzo poważnymi wyzwaniem technicznymi i organizacyjnymi. Bardzo interesujący punkt widzenia zaprezentował Peter Wiesinger z Wiener Linien



Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie podczas Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej mówił m.in. o planach krakowskiego przewoźnika dotyczących zakupu autobusów zasilanych wodorem

wskazując, że autobusy na wodór produkowany lokalnie z odnawialnych źródeł są ich strategią na szalejący kryzys energetyczny – a w dłuższej mierze na niezależnienie się od pozaunijnych dostawców nośników energii. Ogólnie prelegenci podkreślali, że – mimo wielu przeciwności – podjęte wcześniej decyzje o wdrażaniu zeroemisyjnych napędów w komunikacji miejskiej mają racjonalne podstawy i trudno byłoby wyobrazić sobie rezygnację w takiej drogi rozwoju.

Inne światło na problem autobusów zeroemisyjnych rzucił prof. Olgierd Wyszomirski z wskazując na zagrożenia ekonomiczne związane ze wzrastającymi kosztami energii. Prezentowana przez niego analiza ekonomiczna wykonana na Uniwersytecie Gdańskim podważa ekonomiczne podstawy eksploatacji autobusów elektrycznych, a tym bardziej wodorowych w nadchodzącym roku 2023. Problemy budżetowe są obecnie największym wyzwaniem dla komunikacji miejskiej. Brak jednak stabilności zewnętrznych warunków makroekonomicznych sprawia, że trudno przewidzieć w jakim kierunku będzie rozwijać się sytuacja.

Podczas kongresu wspomniano również o procedowanym obecnie projekcie zmiany Kodeksu pracy w zakresie problemu sprawdzania stanu psychofizycznego kierowców przez pracodawców w transporcie publicznym. Zaprezentowano również wytyczne i standardy dla drogowej infrastruktury autobusowej. Prezentowane były również nowe technologie w zarządzaniu ruchem zajezdniami oraz w rozwoju taboru. Bardzo ciekawym stało się

również przedstawienie nowych formatów reklamowo-informacyjnych na taborze komunikacyjnym przez Izbę Gospodarczą Reklamy Zewnętrznej.

W tegorocznym Zjeździe wzięło udział ponad 220 gości ze 115 firm. Zjazd patronatem objął Minister Infrastruktury, Minister Klimatu i Środowiska, Wojewoda Małopolski oraz Prezydent Miasta Krakowa. Partnerami Zjazdu byli: Grupa Refunda, PSI Polska Sp. z o.o., Solaris Bus & Coach sp. z o.o., SOSNOWSKI Sp. z o.o. Sp. k., Optibus Transportation Ltd. oraz Izba Gospodarcza Reklamy Zewnętrznej.

Zjazdowi towarzyszyły uroczyste obchody 147. rocznicy uruchomienia komunikacji miejskiej w Krakowie oraz 95-lecia komunikacji autobusowej w Krakowie. Najważniejszym ich elementem było odznaczenie wielu zasłużonych pracowników MPK S.A. następującymi wyróżnieniami:

- Złotymi medalami za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej, wręczonymi przez Prezes IGKM – Dorotę Kacprzyk,
- „Honoris Gratia”, wręczonymi przez Prezydenta Miasta Krakowa – prof. Jacka Majchrowskiego,
- Medalami za Długoletnią Służbę, nadanymi przez Prezydenta RP Andrzeja Dudę a wręczonymi przez Wojewodę Małopolskiego Łukasza Kmitę.

Uroczystości z kolei towarzyszyła okolicznościowa prezentacja dokumentująca historię jednego z najstarszych w Polsce operatorów komunikacji miejskiej. ■

MAREK GANCARCZYK

# Praca w MPK daje mi sporo satysfakcji i wiele inspiracji

## Krzysztof Kępski, kierowca krakowskiego autobusu odpowiada na nasze pytania

**Marek Gancarczyk:** Jak długo Pan pracuje w MPK jako kierowca?

**Krzysztof Kępski:** Moja przygoda z MPK zaczęła się dużo wcześniej niż data zatrudnienia. Początek tej przygody sięga października 2021 roku. Wtedy złożyłem CV i po pozytywnym rozpatrzeniu zacząłem kurs prawa jazdy, który został sfinansowany przez MPK. Właściwa data i podpisanie umowy oraz początek pracy przypadają na 9 marca 2022 roku. To już 10 miesięcy będzie wspólnej przygody.

**MG:** Co takiego młodego człowieka jak Pan skłoniło do szukania pracy właśnie w MPK?

**KK:** Dobre pytanie. W moim przypadku, odkąd mam prawo jazdy wiedziałem, że chcę aby moja praca była związana z prowadzeniem pojazdów. Często mówiłem, że mógłbym być prywatnym szoferem, bo uwielbiam prowadzić auta. Podczas poszukiwań pracy i chęci stabilnego zatrudnienia oraz mniej fizycznej pracy niż w sektorze budowlanym, w którym pracowałem. Pewnego dnia moja dziewczyna stwierdziła w rozmowie, żebym poszedł do MPK stwierdzając, że dzięki temu będę mógł pracować prowadząc pojazdy i będę szoferem nie jednej, a wielu osób. Tak zaczęła się moja przygoda z firmą, która zaproponowała mi to na czym mi zależało – umowę o pracę, brak problemu z wypłatą, wiele innych dodatków i możliwość wybrania zajezdni.

**MG:** Jakie dla Pana są największe zalety pracy jako kierowcy autobusu miejskiego?

**KK:** Najważniejsza jak dla mnie zaleta jest taka, że pomimo pracy w dużej firmie, wsiadając do kabiny czuję jakbym sam był dla siebie szefem, co jest miłym i komfortowym uczuciem. Chodzi mi o to, że np. w wielu firmach przełożony jest obecny z nami podczas pracy i patrzy co robimy co może być stresujące, a jako kierowca jest się samemu w kabinie, dzięki temu ja nie odczuwam takiego stresu. Kolejna zaleta to bliskość z pasażerami. Oczywiście dużo osób może stwierdzić,



że to wada, ale wszystko zależy od podejścia. Dla mnie dzięki pasażerom żaden dzień nie jest taki sam, zupełny brak monotonii. Często dużo uśmiechu dostarczają mi pasażerowie.

**MG:** Jakie autobusy lubi Pan prowadzić najbardziej?

**KK:** Na razie mam jeden autobus, który szczególnie lubię, ponieważ jeszcze autobusów zabytkowych nie prowadziłem, ale mam nadzieję, że to się zmieni i spełni się moje małe marzenie, którym jest jazda Durantem. Autobusem tym jest krótki Mercedes Citaro ponieważ on nie jedzie, a płynie po drodze, ma dobre przyspieszenie oraz jak dla mnie przyjemną skrzynię biegów. Jest to mój ulubiony autobus. Natomiast przyjemność sprawia mi jazda każdym autobusem jaki dostanę, ponieważ lubię prowadzić każdy pojazd wyposażony w silnik koła i kierownicę.

**MG: Publikuje Pan bardzo ciekawe i popularne filmy o swojej pracy na Tik Toku. Skąd wziął się pomysł?**

KK: Tak prowadzę Tik Toka, jak i Instagrama oba te źródła wzajemnie się uzupełniają. Pomysł dali mi pasażerowie. Natomiast konkretne źródła, w których mógłbym się dzielić swoją pracą, która przerodziła się w coś więcej niż tylko pracę, a zaczęła być moją pasją, zdecydowałem po dłuższym zastanowieniu. Padło na Tik Tok ponieważ można na nim zawierać wszystkie treści w krótkich filmikach, a nie zawsze podczas przerw mam tyle wolnego czasu by nagrywać obszernie materiały. Zawsze będę to mówił, gdyby nie pasażerowie i inni uczestnicy ruchu nie powstałoby moje konto na Tik Tok, bo nie miałbym inspiracji, którą dostarczają mi krakowianie oraz turyści.

**MG: Przygotowanie tych filmów na pewno wymaga czasu. Skąd Pan bierze inspirację i czy nagrywa je Pan w jakimś celu?**

KK: Najwięcej czasu tak naprawdę zajmuje myślenie nad następnym filmikiem. Czasem jest tak, że w jednym momencie wpadnie mi pomysł do głowy, a czasami zajmuje to kilka dni i nic nie przyjdzie i się niczego nie wymyśli. W montowaniu mam pomagiera, dzięki niemu idzie to sprawnie. Jestem mu zawsze wdzięczny za poświęcony czas. Najczęściej inspiracje przychodzą podczas pracy, czy to od pasażerów czy innych kierowców. Można na nich liczyć i dziękuję im za to. A kanał i mój zamysł jest taki, by w humorystyczny i luźny sposób pokazać pracę kierowcy, poruszyć pewne zasady bezpieczeństwa jak i zachowania oraz czasem może i prozaiczne, ale problematyczne rzeczy w komunikacji miejskiej. Zawsze mówię, że powagę zostawiam na specjalne chwile, a w życiu trzeba być uśmiechnięty, śmiać się oraz żartować.

**MG: Praca kierowcy to nie tylko prowadzenie autobusu, ale też rozmowy z pasażerami. Czy ten kontakt to też źródło pomysłów na nowe filmy?**

KK: Oczywiście, że tak. Jest to znaczące źródło pomysłów. Niektóre rozmowy są bardzo ciekawe i pomocne tej drugiej osobie, bo należy pamiętać, że są osoby dla których kierowca czy pani w sklepie jest jedynym kompanem do rozmowy. Pomimo krótkiego stażu pracy miałem przyjemność wysłuchania różnych bardzo ciekawych historii, jak i różnych historii o swoim ukochanym mieście, o tym jak to tu kiedyś było i się mieszało.

**MG: Czy podczas pracy zdarzyły się Panu jakieś nietypowe, ciekawe sytuacje?**

KK: Tak zdarzają się, ale w głowie mam teraz dwie. Pierwsza, o której nagrałem Tik Toka była

taka, że na wysokości przystanku Kamińskiego Wiadukt zauważyłem na monitoringu mężczyznę, który wyglądał na kompletnie pijanego, ponieważ wisiał na poręczy na jednej ręce i prawie bezwładnie się przechylał z jednej strony na drugą. Na przystanku otworzyłem ostatnie drzwi by w razie czego szybko mógł opuścić pojazd i poszedłem do niego. Okazało się jednak, że pan słuchając muzyki rozciągał sobie łydki w autobusie w ten dość nietypowy i niebezpieczny sposób... Po interwencji przestał się rozciągać, a ja cieszyłem się z błędnej oceny sytuacji. Druga sytuacja miała miejsce, gdy jechałem z Bieżanowa w godzinach wieczornych. Do autobusu wsiadło małżeństwo i starsza kobieta. Od słowa do słowa okazało się, że starsza pani pracowała 30 lat czy nawet 40 lat wcześniej w jednej firmie z mężczyzną, który podróżował z żoną, a w dalszej części rozmowy się okazało, że nawet przy jednym biurku. Ta sytuacja zobrazowała mi w jak małym żyjemy mieście i nigdy nie wiadomo kogo spotkamy obok w komunikacji.

**MG: Jak Pana pracę w MPK komentują znajomi?**

KK: Zawsze słyszę jedno pytanie, czy jak ze mną jadą to muszą mieć bilety czy mogą jechać bez albo czy im załatwię tańsze bilety. Reakcja zawsze jest pozytywna wśród znajomych, jak i rodziny. Zawsze wtedy się śmieję, że nigdy nie myślałem, że będę jeździć pojazdami za miliony złotych i jeszcze mi będą za to płacić.

**MG: Wiem, że pracując w MPK jednocześnie Pan studiuje. Jak udaje się to Panu łączyć?**

KK: Właśnie jestem w trakcie ostatniego semestru studiów i łączę studia zaoczne z pracą bez najmniejszych problemów. Przyjmując się do pracy podkreśliłem to, że jestem studentem zaocznym na co kierownik zajezdni stwierdził, że nie widzi w tym problemu i spokojnie będę mógł połączyć obie rzeczy. Rzeczywiście nie mam z tym problemu, a ewentualne zmiany w grafiku, by mieć wolne weekendy, w których mam uczelnie załatwiam bez problemów z działem planowania w mojej zajezdni. Ciekawostką o moich studiach jest to, że nawet moja praca inżynierska jest związana z MPK.

**MG: Jak spędza Pan swój wolny czas, kiedy nie prowadzi Pan autobusu?**

KK: Swój wolny czas spędzam bardzo różnie. Na pewno znaczną część poświęcam mojej dziewczynie. Często spędzam go aktywnie chodząc na siłownię, basen, a w lecie na rolki bądź rower. Jeździmy w góry czy też na termy. Jednak czasem jak każdy z nas kładę się i leżę do góry brzuchem i nic nie robię.

**MG: Dziękuję za rozmowę. ■**

MAREK GANCARCZYK

# Najważniejszy jest kontakt z kierowcami

## O roli kierownika zajezdni rozmawiamy z Markiem Adamskim, kierownikiem zajezdni autobusowej Wola Duchacka

**Marek Gancarczyk: Jak długo jest Pan kierownikiem zajezdni w MPK?**

Marek Adamski: W sumie pięć lat. Najpierw dwa lata w zajezdni autobusowej w Płaszowie, a od 2019 roku jestem kierownikiem zajezdni Wola Duchacka, największej zajezdni w MPK. Dodatkowo przez trzy miesiące w 2022 roku pełniłem obowiązki kierownika w zajezdni Bieńczyce.

**MG: Jako kierownik zajezdni autobusowej jest Pan bezpośrednim przełożonym kierowców. Na czym polegają Pana codzienne obowiązki?**

MA: Ogólnie można powiedzieć, że jest to nadzór nad realizacją zadań zajezdni. W moich kompetencjach jest rozdział prac i środków niezbędnych do wykonywania zadań pomiędzy podległych pracowników z uwzględnieniem ich kwalifikacji. Do moich obowiązków między innymi należy prowadzenie rekrutacji i zatrudnianie w zajezdni tych osób, które zgłaszają się do działu kadr MPK. Jestem także odpowiedzialny za koordynację służb planujących codzienną pracę kierowców w zajezdni, dyspozytorów zajezdniowych, kadr zajezdni Wola Duchacka oraz osób prowadzących rozliczanie czasu pracy kierowców. W moim zakresie jest także analizowanie kart zdarzeń i raportów oraz przygotowywanie odpowiedzi na skargi pasażerów, które dotyczą moich kierowców. Ważnym elementem jest też bardzo dobra współpraca ze Stacją Obsługi, gdyż ma to niebagatelne znaczenie dla funkcjonowania Woli Duchackiej jako całości.

**MG: Jak dużo rozmów z kandydatami do pracy w MPK odbył Pan w tym roku?**

MA: Średnio przeprowadzam ok. 200 rozmów rocznie z kandydatami do pracy. Z tej liczby ok. 50 proc. to osoby już z uprawnieniami, a druga połowa to osoby, które wysyłamy na szkolenie na ka-

tegorię D. Oczywiście nie wszyscy, z którymi rozmawiam ostatecznie mogą zacząć pracę w MPK. Zdarza się, że z różnych przyczyn jest to niemożliwe, np. z przyczyn zdrowotnych. Takie osoby po prostu nie przechodzą badań lekarskich. Części osób nie odpowiada też system pracy zmianowej oraz praca w niedziele i święta.

**MG: Jakie pytanie najczęściej zadawali kandydaci?**

MA: Najczęściej pytają o wysokość wynagrodzenia i o fundusz socjalny. Padają też pytania o rodzaj kar nakładanych za przewinienia.

**MG: I co Pan odpowiada na takie pytania?**

MA: Odpowiadam szczerze ile można w MPK teraz zarobić. Teraz (grudzień 2022 rok – przyp. red.) nowo przyjęty kierowca zatrudniony na umowę o pracę „na rękę” zarabia od 4.500 zł do 4.800 zł. Jest to praca w systemie zmianowym, średnio 168 godzin w miesiącu, w tym dwa dni z dodatkiem świątecznym. W przypadku osób świadczących usługi przewozowe na rzecz MPK (ajenci) kwota ta jest znacznie wyższa i zależy od liczby przepracowanych godzin.

W kwestii kar informuję, że nie ma w ogóle powodów, aby się ich obawiać. Nawet jeżeli jakiś pasażer napisze skargę na kierowcę, to najpierw ją dokładnie analizujemy. Można powiedzieć, że ok. 80 proc. wpływających skarg to skargi nieuzasadnione, bądź uzasadnione ale niezawinione przez prowadzących. Te ostatnie dotyczą przede wszystkim opóźnień spowodowanych korkami. Poza tym, gdy kierowca po raz pierwszy popełni jakies przewinienie, to kończy się to zwykle rozmową, bez żadnych konsekwencji finansowych. Zdarzają się oczywiście poważniejsze uchybienia prowadzących, takie jak rozmowa przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu lub przejazd na czerwonym świetle. W takich przy-

padkach prowadzący musi się liczyć z surowszymi konsekwencjami. Nie ma w tym jednak nic dziwnego, bo przecież dotyczy to bezpieczeństwa naszych pasażerów i nie możemy takiego łamania przepisów tolerować.

**MG: Ile w sumie osób przyjął Pan w tym roku do pracy w swojej zajezdni, a jak dużo rozpoczęło finansowany przez MPK kurs dla kandydatów na kierowców?**

MA: Od początku 2022 roku tylko do mojej zajezdni przyjąłem 80 kierowców z uprawnieniami, a na różnym etapie szkolenia jest 45 osób.

**MG: O czym Pan rozmawia na pierwszym spotkaniu z kandydatami do pracy w MPK na stanowisko kierowcy?**

MA: Zawsze staram się przedstawić kandydatom warunki pracy w MPK. Informuję, że jest to praca na zmiany, że muszą się liczyć z wczesnym wstawaniem, pracą w święta. Jednocześnie potwierdzam stabilność zatrudnienia, przejrzyste zasady rozliczania finansowego za wykonywaną pracę, możliwość wcześniejszego zapoznania się z grafikiem pracy przez pracowników etatowych, gdyż grafik jest przygotowywany na cały rok kalendarzowy. W przypadku osób świadczących usługi na rzecz MPK (agentów) informuję, iż mogą się oni zapoznawać z harmonogramem pracy przygotowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**MG: Co według Pana skłania te osoby do szukania pracy w MPK?**

MA: Szukają przede wszystkim stabilizacji, pracy w firmie z tradycjami. Wiele osób nie myśli tylko o tym co będzie za miesiąc, ale też o swojej przyszłości. Chcą mieć pewność, że firma, w której pracują będzie w terminie odprowadzać składki emerytalne i że będzie to robić od realnej wysokości ich zarobków. A MPK to wszystko zapewnia.

**MG: A co z pracownikami, którzy zaczęli u nas pracę, a chcą kontynuować naukę?**

MA: Idziemy im na rękę. Po przedstawieniu harmonogramu zajęć, dostosowujemy do niego grafik pracy. I tak jest do zakończenia przez nich nauki.

**MG: Co jest najważniejsze w pracy kierownika zajezdni?**

MA: Dla mnie najważniejszy jest kontakt z pracownikami, rozmowa, spotkanie, udzielanie wsparcia kierowcom, którzy tego potrzebują. Codziennie rano rozpoczynam pracę od wizyty w dyspozytorni. Pytam pracowników o sytuację w zajezdni. Staram się też porozmawiać z kierowcami, którzy jeszcze nie wyjechali z zajezdni na

linię i przebywają w poczekalni. Istotnym czynnikiem budowania dobrych relacji z pracownikami jest współpraca ze Związkami Zawodowymi na poziomie zajezdni. Bardzo ważnym elementem pracy zajezdni jest praca służb planowania, które muszą pogodzić wiele potrzeb prowadzących z koniecznością wysłania każdego dnia odpowiedniej liczby autobusów do obsługi pasażerów. Obecnie zajezdnia Wola Duchacka w dzień powszedni kieruje do ruchu 221 autobusów. A bywało, gdy dodatkowo obsługiwaliśmy komunikację zastępczą kursującą za tramwaje i trzeba było wtedy skierować do ruchu nawet 237 autobusów. W soboty i w niedziele z naszej zajezdni wyjeżdża od 100 do 105 autobusów. W sezonie, gdy jest ładna pogoda i obsługujemy linie rekreacyjne ta liczba jest większa.

**MG: Planowanie pracy kierowców to na pewno trudne zadanie. Co trzeba wziąć pod uwagę?**

MA: Potrzeby kierowców są różne, kierowane są np. prośby o prace krótkie ze względu na wizytę u lekarza, konieczność pójścia na zebranie do szkoły lub żeby załatwić jakąś sprawę w urzędzie. Mamy w zajezdni rekordzistę, który o prace krótkie lub zmianę pracy poprosił w 2022 roku już ponad 70 razy. Miesięcznie takich próśb wpływa od kierowców kilkaset. Jeżeli tylko jest to możliwe, to staramy się je wszystkie realizować.

**MG: Ile rocznie skarg na kierowców musi Pan przeanalizować?**

MA: W 2021 roku spotkań z kierowcami w celu wyjaśnienia różnego rodzaju skarg i zgłoszeń było ok. 2000. Do tego dochodzą jeszcze inne spotkania z kierowcami, które dotyczą m.in zmian grafików, pomocy w rozwiązywaniu różnych problemów, w tym wymagających wsparcia prawnego. Nasi prowadzący mogą liczyć na pomoc przedsiębiorstwa w takich sytuacjach.

**MG: Zdarza się, że kierowcy odchodzą z pracy w Pana zajezdni? Jakie przedstawiają powody?**

MA: Głównym powodem odejść kierowców w kwietniu, maju i czerwcu 2022 roku była kwestia finansowa. Po wybuchu wojny w Ukrainie, gdy pojawiła się wysoka inflacja, a potem wzrosły stopy procentowe niektórzy prowadzący mieli problemy ze spłatą rat kredytów. Szukali lepiej płatnej pracy. Gdy w MPK wzrosło wynagrodzenie, to część z nich wróciła. Dotyczyło to przede wszystkim osób z umowami cywilno-prawnymi.

**MG: Jak dużo czasu zabiera Panu praca?**

MA: Do pracy z reguły przychodzę ok. godz. 6 rano, czasem wcześniej jeżeli wymaga tego sytu-





acja. Najczęściej kończę ok. godz. 16. Zdarzają się i takie dni, że muszę dłużej zostać w pracy.

**MG: Mimo to angażuje się Pan w różne przedsięwzięcia w MPK. Jest Pan także honorowym dawcą krwi.**

**MA:** Tak, angażuję się w promocję honorowego krwiodawstwa, jestem członkiem komisji rewizyjnej klubu Honorowych Dawców Krwi, który od 60 lat funkcjonuje w MPK. Kilka lat byłem też w zarządzie piłkarskiej Ligi MPK. Staram się angażować w akcje, których celem jest po-

moc potrzebującym. W tym roku Zajezdnia oraz Stacja Wola Duchacka zebrały rekordową liczbę kilogramów produktów spożywczych dla Banku Żywności. Przy tej okazji chcę bardzo podziękować wszystkim pracownikom Zajezdni i Stacji Wola Duchacka za niezwykle zaangażowanie we wszelkie akcje charytatywne. Prywatnie bardzo lubię chodzić po górach. Turystyka górską to moje ulubione zajęcie, które pozwala mi się relaksować.

**MG: Dziękuję za rozmowę. ■**

# Pracownicy MPK pomagają potrzebującym



Efekty zbiórki żywności w MPK

**W** Polsce prawie 2 miliony osób żyje w ubóstwie. Oznacza to, że na wszystkie swoje wydatki mają do dyspozycji mniej niż 700 zł miesięcznie. To mniej niż 23 złote na dzień. Dochodząca do prawie 20% inflacja dramatycznie pogarsza ich już i tak bardzo trudną sytuację. Ceny niektórych podstawowych rodzajów żywności wzrosły o ponad 50% w stosunku do roku 2021.

Mając na względzie trudną sytuację osób starszych, samotnych, niepełnosprawnych, rodzin wielodzietnych, samotnych rodziców, bezdomnych i bezrobotnych MPK S.A. w Krakowie z wielką chęcią włączyło się w akcję, w której można komuś pomóc.

Akcja Krakowska Zbiórka Żywności zorganizowana została po raz drugi przez Bank Żywności w Krakowie w partnerstwie z Miastem Kraków. Wzięło w niej udział 25 firm, urzędów, szkół i uczelni z terenu Krakowa. Zbiórka była prowa-

dzona w 60 punktach. Zbierane były konserwy mięsne, rybne, warzywne, dżemy, mleko UHT, olej, ryż, cukier, mąka, kasza, czekolada, soki oraz żywność dla dzieci.

Pracownicy naszej firmy z zaangażowaniem włączyli się w zbiórkę żywności. Od 10 do 14 października br. we wszystkich naszych budynkach prowadzona była charytatywna akcja. Bank Żywności dostarczył plakaty oraz kartony na żywność i materiały promocyjne w wersji elektronicznej. Podczas trwającej przez tydzień akcji zebraliśmy wspólnie 560 kg żywności z czego 455 kg z samej zajezdni i stacji Wola Duchacka. Po zakończonej akcji ponad 40 pudeł przewiezionych zostało na ulicę Klimeckiego 14, gdzie w pawilonie D mieści się siedziba Banku.

Bank Żywności w Krakowie powstał w 1997 roku i od tego czasu zebrał 74 miliony kg produktów spożywczych o wartości ponad 270 mln zł. Zebrana żywność, za pośrednictwem ponad 200 organizacji partnerskich, trafia przez cały rok do

ponad 60 tysięcy osób, znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej i materialnej

Oprócz żywności pozyskiwanej od darczyńców: producentów, dystrybutorów, sieci handlowych oraz osób prywatnych, od 2004 roku Stowarzyszenie realizuje też europejskie programy pomocowe dla najuboższych.

Bardzo cieszymy się, że zostaliśmy zaproszeni do współpracy i mieliśmy możliwość wsparcia osób potrzebujących. Zebrane przez pracowników MPK S.A. dary zostały przekazane między innymi do krakowskich kuchni dla ubogich i ośrodków sprawujących opiekę nad niepełnosprawnymi dziećmi i młodzieżą, którym pomaga Bank Żywności. ■

**MONIKA GIERLICKA, MAŁGORZATA KRUCZEK**

## Targi Pracy

**W** dniach 25-26 października 2022 r. w TAURON Arenie Kraków odbyła się kolejna edycja Targów Pracy i Przedsiębiorczości „Świadomie do celu”. Organizatorami tego wydarzenia byli Grodzki Urząd Pracy w Krakowie oraz Wydział ds. Przedsiębiorczości i Innowacji Urzędu Miasta Krakowa, wychodzący naprzeciw lokalnemu rynkowi pracy.

Podczas Targów Pracy i Przedsiębiorczości „Świadomie do celu” zostały przygotowane dla uczestników trzy strefy (strefa wystawiennicza, przedsiębiorczości oraz warsztatowa). Poza możliwością zapoznania się z ofertą pracodawców oraz skorzystania z porad ekspertów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej odwiedzający mogli również skorzystać z cyklu warsztatów tematycznych dotyczących budowania modelu biznesowego, pozyskiwania inwestorów i partnerów oraz szeroko rozumianego marketingu w biznesie.

Uczestnictwo w tego typu targach to doskonała okazja do spotkania osób aktywnie poszukujących zatrudnienia lub zastanawiających się nad zmianą dotychczasowej pracy z przedstawicielami największych pracodawców w Krakowie i okolicach. W wydarzeniu wzięło udział ponad 100 wystawców oferujących zatrudnienie, a wśród nich po raz kolejny również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Na specjalnie przygotowanym stoisku w każdym dniu trwania targów można było spotkać kierowników Stacji Obsług i Zajezdni oraz pracowników Działu Personalnego, którzy udzielali wyczerpujących informacji o warunkach zatrudnienia oraz odpowiadali na wszelkie pytania dotyczące pracy w MPK S.A. w Krakowie. Niewątpliwym atutem dla osób bezrobotnych i aktywnie poszukujących pracy był bezpośredni kontakt z pracodawcą,

dzięki czemu oferty pracy stawały się ciekawsze, dostępnejsze i lepiej dopasowane do kandydatów. Największym zainteresowaniem cieszyły się stanowiska: kierowca autobusu komunikacji miejskiej, motorniczy, elektronik i mechanik napraw pojazdów. Przeprowadziliśmy kilkadziesiąt rozmów z żywo zainteresowanymi kandydatami, a niektórzy z nich złożyli swoją ofertę pracy już w trakcie trwania targów. Ponadto udzielaliśmy informacji licznym absolwentom szkół średnich poszukującym pierwszej, stałej pracy. Kandydaci mogli zapoznać się z ofertami praktyk absolwenckich jak również możliwościami zatrudnienia.

Stoisko wzbudziło duże zainteresowanie i przez wielu uczestników targów, zarówno wystawców jak i odwiedzających, zostało uznane za jedno z atrakcyjniejszych. Uczestnicy targów mogli obejrzeć filmy o pracy prowadzących pojazdy, a także o proekologicznych działaniach naszej firmy. Osoby interesujące się elektrotechniką miały okazję zapoznać się z mechanizmami działania tablic, które wyświetlają informacje w pojazdach – wsparciem technicznym w tym zakresie był pracownik Działu Obsługi Technicznej.

W jesiennej edycji targów sporą grupę zainteresowanych znalezieniem pracy stanowili również obywatele Ukrainy, choć nie w tak dużym stopniu jak miało to miejsce przy „Majówce z pracą”.

Dzięki zaangażowaniu i obecności osób reprezentujących MPK S.A. udało nam się dotrzeć z informacją o wolnych miejscach pracy do szerokiego grona osób zainteresowanych, co – mamy nadzieję – zaprocentuje zwiększeniem zainteresowania pracą w naszej Firmie i pozyskaniem nowych pracowników. ■

# Jesienne trudności w prowadzeniu tramwaju

„**A** co Ty tam robisz? Przecież siedzisz i otwierasz drzwi”. To najczęstsze zdania jakie słyszy motorniczy rozmawiając z rodziną czy znajomymi o swojej pracy. Wynika to z ogromnej nieświadomości jak trudna i wyczerpująca psychicznie jest praca motorniczego. W szczególności w okresie jesienno-zimowym.

Z końcem września gdy drzewa zaczynają się żółcić i czerwienić, to każdy z nas motorniczych, już wie, że zaczyna się sezon na „jazdę jak na łyżwach”, a błyszczące niegdyś na srebrno szyny zaczynają być czarne. Jednak zacznijmy od początku. Tramwaj to kilkudziesięcotonowy kolos. Porusza się za sprawą prądu elektrycznego. Najczęściej w sieci jest plus, a szyna jest minusem. Dlatego koła są stalowe, nie gumowe. Powód jest jeszcze jeden. Tarcie stali o stal powoduje mały próg tarcia, przez co tramwaje, jak i pociągi mogą poruszać się na tak zwanym wybiegu nie wytrącając zbyt szybko prędkości jak ma to miejsce w samochodach. Dodatkowo powierzchnia tarcia jest bardzo mała.

W październiku zaczynają spadać pierwsze liście z drzew. To one są największych choć nie jedynym zagrożeniem w pracy motorniczego. Mada – to fachowe określenie na powstającą na szynie substancję z resztek organicznych liści, kurzu, czy błota. Powierzchnia szyny staje się czarna i zaczyna się „jazda jak na łyżwach”. Dosłownie tramwaj traci przyczepność i sunie po torowisku jakbyśmy jeździli na łyżwach na lodowisku, z tą różnicą, że my prowadzimy pojazd o wadze ponad 40 ton. Obecnie tramwaje są wyposażone w system antypoślizgowy, w piasecznice, które znacząco poprawiły bezpieczeństwo, jak i komfort prowadzenia tramwaju. Są jeszcze hamulce szynowe, które wspomagają hamowanie. Jednak to wszystko nie jest w stanie wyeliminować zagrożeń jaką niesie ze sobą mada. Hamowanie tramwaju na takiej szynie potrafi się wydłużyć nawet trzykrotnie. Tramwaj w zależności od tonażu w dobrych warunkach atmosferycznych potrzebuje około 50 metrów. Tej masy nie da się zatrzymać w miejscu, gdy szyna jest czysta, a co dopiero



w sytuacji, gdy występuje mada. Problem wzrasta wraz z rodzajem hamowania. Gdy motorniczy rozpoczyna hamowanie z odpowiednim wyprzedzeniem to jest w stanie tramwaj wyhamować bez użycia hamulców szynowych przy wspomaganie systemów antypoślizgowych oraz piasecznic. Jednak gdy dochodzi do sytuacji gdy przed tramwaj wjeżdża nagle samochód lub wtargnął pieszy, to sytuacja zaczyna robić się dramatyczna. Nagłe hamowanie powoduje „ścięcie hamowania” (koła zaczynają obracać się w przeciwnym kierunku niż tramwaj się porusza). W takiej sytuacji tramwaj zaczyna wręcz przyspieszać, stąd wśród motorniczych mówi się o „jeździe jak na łyżwach”. Koła po prostu tracą przyczepność, a droga hamowania tramwaju, który wpadł w poślizg, z 50 metrów może wydłużyć się nawet do 150... Dlatego warto zwracać uwagę na tramwaj przy przejściu przez torowisko, na przejeździe. Dla wspólnego bezpieczeństwa nas wszystkich oraz pasażerów. Mieć świadomość tego, z czym zmagają się motorniczy. Czasami warto poczekać 10 sekund dłużej, aby bezpiecznie mógł tramwaj przejechać. ■

JANUSZ WIĘCKOWSKI

# PIŁKARSKA JESIEŃ W MPK



Mecz w ramach Turnieju o Puchar Prezydenta Krakowa

**O**statnio coraz częściej słyhać było głosy, że liga MPK chyli się ku upadkowi. Czy to prawda? Trudno jednoznacznie stwierdzić.

W jednych drużynach jest deficyt zawodników w innych nadmiar. Nikt nie zrezygnował z udziału w rozpoczętym 26 sierpnia 2022 roku jedenastym sezonie Ligi MPK. Kierowcy z Bieńczyc, Płaszowa, Woli Duchackiej, motorniczowie z Podgórze i Nowej Huty oraz Instruktorzy zgłoszeni pod nowym szyldem „Brożka Team” – a więc ponownie sześć drużyn przystąpiło do rywalizacji. Oprócz gry w lidze mieliśmy możliwość wykazania się swoją grą także w turniejach, na które otrzymaliśmy zaproszenia. Reprezentanci ligi MPK rozegrali również mecz z kolejarzami w ramach obchodów ich święta. Upadek? Kryzys? Liczny udział we wszystkich dodatkowych imprezach z niezłym

wynikiem sportowym oraz frekwencją na meczach ligi to najlepsza odpowiedź.

## LIGA MPK

XI sezon ligi runda jesienna przebiegała pod dyktando aktualnych mistrzów drużyny Bieńczyce, która dopiero w ostatniej kolejce została pokonana przez Płaszów. Długo drużyna Płaszowa nie mogła się rozkręcić, ale jak już weszli na zwycięską ścieżkę to rozprawili się nawet z mistrzem. Trzecią na półmetku drużynę Nowej Huty od drugiego miejsca dzieli zaledwie jeden punkt, a to za sprawą serii trzech porażek między 3 i 5 kolejką. Na czwartej pozycji zimę spędzi mające nieustannie kłopoty kadrowe Podgórze, które tylko o dwa punkty wyprzedza Brożka Team. Bardzo nierówna gra i duża liczba traconych bramek to kłopot drużyny Brożka Team. Dobrą wiadomością

dla sympatyków ligi jest brak meczów oddanych walkowerem z powodu braku zawodników. Wola Duchacka jest drużyną, która po drugiej kolejce wycofała się z rozgrywek i kolejne mecze oddała walkowerem. Powodem nie był jednak brak chętnych do gry. Kryzys związany z rezygnacją Woli Duchackiej był szeroko komentowany. Najistotniejszy na dzisiaj jest fakt, że liga gra i przed nim się nie zamyka.

#### **TURNIEJ CHARYTATYWNY O PUCHAR PREZESA PROFESORA JANUSZA FILIPIAKA RĄCZNA – 01.10.2022 R.**

Drugi raz drużyna MPK wzięła udział w bardzo licznym i mocno obsadzonym turnieju charytatywnym na rzecz Małopolskiego Hospicjum dla dzieci. Trafiliśmy do grupy z trzema drużynami. Po wygraniu ze Strażą Pożarną 1 : 0 w drugim meczu przegraliśmy z Cracovią (grali trenerzy) 0 : 2. Wszystkie drużyny zgromadziły po 3 pkt. Do ćwierćfinału awansowaliśmy z drugiego miejsca i przegraliśmy z drużyną Gazele Biznesu. W meczu o miejsca 5 – 8 ponownie graliśmy ze Strażą Pożarną tym razem przegrywając. Ostatecznie zostaliśmy sklasyfikowani na 8 pozycji co jest wynikiem lepszym niż w poprzednim roku. Turniej wygrała drużyna Policji Miejskiej pokonując w finale Gazele Biznesu. Kolejne miejsca zajęli: Adwokaci i Radcy Prawni, Urząd Wojewódzki, Straż Pożarna, SMS Absolwenci, Politycy, MPK, Lekarze, Straż Miejska, ZIS, Cracovia, Hospicjum Małopolskie, Gmina Liszki, Ludzie Sztuki. Zagrali dla MPK: Skoczylas Krzysztof, Mroźek Jarosław, Otręba Paweł, Kądziaława Mateusz, Biesiada Łukasz, Pers Tomasz, Wolko Mateusz, Wójcik Mateusz, Chochulski Marcin, Mazur Marcei. W ramach turnieju odbyła się licytacja koszulek piłkarzy i hokeistów Cracovii oraz różnych pamiątek, z której całkowity dochód zasilił konto Hospicjum dla dzieci. Nasza drużyna wylicytowała tablicę z autografami krakowskich artystów. Gramy i pomagamy !!!

#### **JUBILEUSZ 175-LECIA KOLEI W KRAKOWIE 14.10.2022**

W ramach obchodów jubileuszu rozegraliśmy mecz z reprezentującymi kolejarzy juniorami KKS Prokocim. Mecz rozgrywaliśmy na pełnowymiarowym boisku. Stroną prowadzącą grę była kolejarzka młodzież. Broniliśmy się szczęśliwie, nasz bramkarz popisywał się kapitalnymi interwencjami, a sporadycznie wyprowadzaliśmy groźne kontry. Do przerwy remis 1 : 1 to bardzo dobry wy-

nik, ale z obawami wychodziliśmy na drugą połowę. Młodzież uprawiała sztukę dla sztuki, a my strzelaliśmy i ku naszemu zdziwieniu wygraliśmy 3 : 1. Wystąpiliśmy w składzie: Torba Łukasz, Więckowski Janusz, Moskała Marcin, Ziernicki Grzegorz, Ignacok Paweł, Milbałer Dariusz, Klimasera Adam, Suchoszek Sławomir, Krakowski Andrzej, Chudzik Mateusz, Otręba Paweł, Klimczyk Kacper, Wojsa Wojciech, Pers Tomasz, Malik Marcin, Kądziaława Mateusz. Bramki strzelali: Klimczyk Kacper 2, Krakowski Andrzej. Godnie uczciliśmy kolejarzki jubileusz!

#### **VIII TURNIEJ O PUCHAR PREZYDENTA KRAKOWA 15.10.2022**

W każdym z dotychczasowych turniejów wystawialiśmy dwie drużyny, a teraz tylko jedną. Z tego względu mieliśmy najliczniejszą kadrę z dotychczasowych występów i nie każdy chętny mógł zagrać. Uczestników podzielono na trzy grupy po cztery drużyny. Awans do półfinału uzyskiwali zwycięzcy grup. Stawkę półfinalistów uzupełniała drużyna z drugiego miejsca z najlepszym bilansem. Na koniec rozgrywek grupowych drużyna MPK zajęła w swojej grupie 2 miejsce i niestety wystarczyło to tylko do walki o V miejsce. Policja Miejska miała najlepszy bilans i wystąpiła w półfinale obok Straży Pożarnej, Wodociągów Miasta Krakowa i Policji Wojewódzkiej. Nasza drużyna w grupie zremisowała z MPO i Strażą Pożarną oraz wygrała z Hospicjum dla dzieci. W meczu o V miejsce był remis 1 : 1 i zwycięzcę wyłonił konkurs rzutów karnych – 3 : 2 dla MPK. Zwycięzcą turnieju po konkursie rzutów karnych została drużyna Policji Miejskiej pokonując Straż Pożarną. Trzecie miejsce dla Wodociągów Miasta Krakowa po wygraniu z Policją Wojewódzką 3 : 2. Kolejne miejsca zajęli: MPK, Straż Miejska, MPO, ZUE S.A., KHK, MPEC, Hospicjum dla dzieci, MARR. Skład naszej drużyny: Mazur Marcei, Tyczyński Kamil, Klimczyk Kacper, Kozera Kamil, Wójcik Marcin, Otręba Paweł, Chudzik Mateusz, Mroźek Jarosław, Białowąg Tomasz, Białowąg Artur, Torba Łukasz, Pers Tomasz, Kądziaława Mateusz, Wojsa Wojciech, Skoczylas Krzysztof, Warsiewicz Tomasz. Bramki strzelali: Torba Łukasz 3, Klimczyk Kacper 2, Wojsa Wojciech 1. Miejsce zajęliśmy lepsze jak w poprzednim turnieju (w przeszłości byliśmy nawet zwycięzcami tego Turnieju, ale konkurencja coraz mocniejsza). Po zapoznaniu się z tym co działo się tej jesieni na boiskach z udziałem pracowników MPK pytanie o kryzys Ligi i bliski koniec grania jest raczej już nieaktualne. ■

TOMASZ BAŁABAŃSKI

# MPK Runners Kraków – „łyk” historii i podsumowanie sezonu w 2022 roku

**G**rupa biegowa MPK Runners Kraków powstała w 2018 roku z inicjatywy trzech biegających pracowników: Marka Gancarczyka, Mateusza Kraszewskiego i Andrzeja Dębowskiego. Jako że reprezentowali oni podobny poziom biegowy, rozpoczęli wspólne treningi, a wkrótce i starty w cyklu Biegów Twierdzy Kraków. Zawody te traktowane były bardzo ambicjonalnie, ponieważ pracownicy MPK rywalizowali w nich m.in. z biegaczami innych miejskich spółek takich jak MPEC i Straż Miejska. Wczesną jesienią 2018 roku koledzy zaproponowali mi udział w jednym z biegów tego cyklu i wymuszona nieco zgodę uznali jednocześnie za przystąpienie do Grupy. Z uwagi na to, że na jednym biegu się nie skończyło – zostałem Runnersem. W 2019 r. dołączył do nas Piotr Mrowiec, za to z powodów zdrowotnych opuścił nas Andrzej. Nadal biegaliśmy w „Twierdzy”, okazjonalnie startując w innych, głównie miejskich zawodach. W 2020 roku, jak wszyscy pamiętamy wybuchła pandemia i odwołano niemal wszystkie oficjalne zawody sportowe. Każdy z nas biegał indywidualnie jak mógł i gdzie mógł, w maseczkach (koszmar!) i bez, prawie zawsze zgodnie z prawem. W tym czasie odbył się charytatywny Bieg dla Moniki (w maseczkach) na dystansie jednego kilometra wytyczonego na terenie zajezdni Wola Duchacka, w którym oprócz Runnersów wzięło udział kilkudziesięciu pracowników naszej Firmy a Mateusz i Marek wzięli udział w morderczym biegu górskim na 100 km, kończąc go z sukcesem.

Obecni Runnersi to grupa niemal 40 pracowników MPK. Z uwagi na różny stopień zaawansowania biegowego, różne cykle pracy klubowiczów, nie odbywają się grupowe treningi. Runnersi na przebieżki i wybiegania umawiają się raczej indywidualnie między sobą, według preferencji towarzyskich i porównywalnych możliwości organizmów. Zawsze jednak spotykamy się przed zawodami wykonując rozgrzewkę, zagrzewając się żartami do wysiłku, minimalizując stres, a czasami i podpowiadając sobie nawzajem taktykę żywieniową czy biegową. Osoby znające trasę dodatkowo opowiadają o trudniejszych jej



Drużyna MPK Runners Kraków przed Półmaratonem Krakowskim

fragmentach, sugerując techniki ich pokonywania. A po zawodach zawsze miło jest usiąść przy kufelku bezalkoholowego i dużej dawce protein i podzielić się wrażeniami z biegu, posłuchać dlaczego poszło\*, dlaczego nie poszło\*, (\*niepotrzebne skreślić), co śmiesznego, co strasznego zdarzyło się na trasie, czy porównać dopiero co zakończony bieg do dziesiątków wcześniejszych. Dobrą praktyką stają się też wspólne dojazdy na, i powroty z zawodów.

W 2022 roku starty grupowe rozpoczął w marcu Półmaraton Marzanny. Opisałem go w poprzednim artykule, który zawierał jednak istotne niedopatrzenie: pomiąłem w nim udział w Marzannie kolegi Romana Combrzyńskiego, za co niniejszym serdecznie go przepraszam.

Kolejnym wspólnym startem był sztafetowy bieg pod nazwą Poland Business Run, który odbył się 4 września na dystansie 5 x 4 km. Reprezentacja MPK Kraków w składzie: Janusz Bzukała, Marek Gancarczyk, Mateusz Kraszewski, Grzegorz Olesiak i Łukasz Słowik zajęła 23 miejsce na ponad 1600 startujących zespołów, zaraz za w pełni profesjonalnymi teamami m.in. Grzegorza Sudoła (trzykrotnego olimpijczyka z Aten, Pekinu i Londynu) czy Adama Czerwińskiego (wielokrotnego medalisty Mistrzostw Polski na

średnich dystansach). Tym cenniejszy jest wynik naszego Janusza, który dystans 4 km pokonał w czasie 14 min. 33 sek, co było 67 wynikiem indywidualnie, na ponad 8100 biegnących osób!

Miesiąc później spotkaliśmy się w siedmioosobowym składzie na 15. Biegu Trzech Kopców. Tu najlepiej pobiegł Marek Gancarczyk, minimalnie przekraczając 1 godzinę. Pozostali uczestnicy: Mateusz Kraszewski, Dariusz Kański, Jarosław Sabat, Roman Combrzyński, Mateusz Kądziaława i ja przebiegliśmy tę trasę każdy na miarę własnych możliwości. Z powodów pogodowych nie odbył się tym razem runnersowski piknik rodzinny przy kopcu Piłsudskiego.

Dwa tygodnie po Kopcach biegliśmy w 8. Cracovia Półmaratonie Królewskim. Tym razem na starcie stanęło nas czteremastu, a czasy poniżej „złoty pięćdziesiąt” (1h 50 min.) uzyskali: Janusz Bzukała (1:29!), Grzegorz Olesiak, Marek Gancarczyk, Piotr Mrowiec, Mateusz Kraszewski i Maciej Drzewiecki.

Czterech z nas – Mateusze: Kraszewski i Kądziaława, Jarek Sabat i ja ukończyło Królewską Triadę Biegową. Na przebiegnięcie Cracovia Maratonu, Biegu Trzech Kopców i Cracovia Półmaratonu Królewskiego Mateusz Kraszewski potrzebował nieco tylko powyżej 6,5 godziny.

Poza wymienionymi biegami wspólnymi Runnersi indywidualnie albo w wąskim gronie, brali udział w wielu innych zawodach, przebiegając setki kilometrów i przywożąc do domów dziesiątki kilogramów medali. W nieskończonym Internecie odnalazłem m.in. informacje o tym, że:

- Marek Gancarczyk z Jarkiem Sabatem wybrali się do Aten, żeby sprawdzić się na trasie, którą 2,5 tysiąca lat temu przebył niejaki Filippides, w celu poinformowania Ateńczyków o wyniku starcia pod Maratonem. Na szczęście w przeciwieństwie do Greka nie padli trupem na mecie, a wzmiankowany dystans przebiegli znacznie szybciej, bo bez uzbrojenia i w lepszym obuwiu.
- Grzegorz Olesiak z Jarkiem Sabatem przebiegli Maraton Warszawski. Grześ kolejny raz przebiegł ten dystans w czasie sporo poniżej 3,5 godziny.
- Jarek przebiegł też m.in. półmaratony: w Pobiedniku i w Tychach.

Poza tym Runnersi biegali w wielu innych miejscowościach: Niepołomicach, Wadowicach, Myślenicach, Zebrzydowicach, Busku-Zdroju czy w Nowej Słupi.

A Wasz Truchtacz? Cytując klasyka: Gdzież on w tym roku nie biegał... Nie biegał w maratonie londyńskim, także i w nowojorskim, ani nawet w Ustrzykach Górnych... Startując za to w środku lata w swoim rodzinnym mieście ze słoneczkiem w herbie, zanotował dwa swoje najgorsze oficjalne wyniki: na 10 km i w półmaratonie. Tym razem jako „winnego” beznadziejnych wyników wskazuje on panujący wówczas tropikalny wręcz upał i niewiele wody na trasie (zauważ Czytelniku, że Truchtaczowi kończą się powoli wymówki. Był już żołądek, teraz upał... ;-). Za to na październikowym Królewskim Półmaratonie i w Łysogórskim Emeryk Mountain Run pobił swoje życiówki i to po kilka minut w każdym. Mógłby coś więcej na ten temat napisać, ale duma unosi go ponad biurko i chwilowo nie może osiągnąć klawiatury.

Po moich poprzednich zwierzeniach na temat biegania, kilka osób zapytało mnie jak długo przygotowywałem się do swojego pierwszego maratonu. Odpowiem tak: maraton miał być jednorazowym działaniem, autoprezentem na pięćdziesiąte urodziny. Po nim miał nastąpić powrót do dotychczasowego stylu życia z TV, kuflem, popielniczką, ale i z wędrówkami po Beskidach choć z omijaniem aktywności biegowej. Prezent się nie udał z powodu urazu kolana i został przesunięty na rok następny. Treningi biegowe rozpocząłem więc już jako pięćdziesięciolatek, latem 2017 roku, a pierwszy maraton przebyłem (bo sumienie nie pozwala mi napisać: przebiegłem) w kwietniu roku następnego. Były to jednocześnie moje pierwsze zawody „z zapisami”. Kilka tygodni po moim wyczynie, na korytarzu zagadnął mnie Marek Gancarczyk i zaproponował udział w terenowym Biegu Twierdzy Kraków w Bodzowie, o czym napisałem wyżej. Cóż to był za koszmar! Cztery pętle po 2,5 km prowadzące co chwila stromo w dół i stromo w górę, z ostrymi zakrętami. Ostatni, kończący każdą pętlę kamienisty podbieg, bardzo nadawał się dla wspinaczy skałkowych niż dla biegaczy, bo większość z nas pokonywała go techniką „na trzy punkty podparcia”. Ale, co przyznaję nie bez dumy, jest to mój największy dotychczasowy sportowy sukces. Zawody ukończyłem w pierwszej dziesiątce klasyfikacji open i wygrałem swoją klasyfikację wiekową! (dla wyjaśnienia: wystartowało nas dziewięćcioro... przytruchtałem ostatni, oprócz mnie nie startował nikt z grupy 50+ ;-).

Ze świątecznymi życzeniami wielu kilometrów przebiegniętych po asfalcie i w terenie (bo warto). ■



MAREK GANCARCZYK

# Elektroniczne Konto Pasażera umożliwi jeszcze łatwiejszy zakup biletu okresowego



**Z**myślą o osobach korzystających z krakowskiej komunikacji miejskiej MPK S.A. wprowadziło kolejne udogodnienia na stronie Elektronicznego Konta Pasażera dostępnego pod adresem <https://ekp.mpk.krakow.pl>.

Użytkownicy tej strony uzyskali dostęp do nowych funkcji, które umożliwiają zakup każdego rodzaju biletu zapisywanego na każdym nośniku, bez konieczności przychodzenia do Punktu Sprzedaży Biletów. Możliwy jest także samodzielny zwrot tych biletów na stronie internetowej oraz złożenie wniosku o wydanie nośnika plastikowego.

Jednocześnie Elektroniczne Konto Pasażera przejęło wszystkie funkcjonalności dostępne dotychczas na stronie eBilet – <https://ebilet.kkm.krakow.pl/ebilet>.

Strona eKP jest portalem, który docelowo będzie pełnił funkcję swego rodzaju „centrum dowodzenia” dla pasażera. Jest dostępna poprzez stronę internetową i jej zadaniem jest zebranie w jednym miejscu wszystkiego czego może potrzebować pasażer do obsługi swoich nośników biletów okresowych oraz przeszłych, aktualnych i przyszłych biletów okresowych.

Portal będzie rozwijany. Wkrótce planowane jest wdrożenie kolejnych udogodnień dla użytkowników eKP:

- Prezentacja pełnej historii biletów dla każdego nośnika podłączonego do konta pasażera
- Dostęp do szczegółowej historii zdarzeń dla każdego zakupionego biletu (np. zakup, płatność, zapisywanie biletu w automacie, zwrot, zmiany linii, przenoszenie na inny nośnik, zwroty środków płatniczych)
- Pobieranie faktur dla transakcji zrealizowanych w ciągu ostatnich 3 miesięcy

Jednocześnie wszystkich pasażerów zachęcamy do pobrania ze sklepów internetowych Google oraz Apple, bezpłatnej aplikacji mKKM. Aplikacja daje możliwość wygodnego i łatwego zakupu każdego rodzaju biletu okresowego. Podczas kontroli biletów wystarczy okazać w smartfonie specjalny kod generowany automatycznie przez aplikację. Bilety zakupione w mKKM będą widoczne na Elektronicznym Koncie Pasażera. Wystarczy tylko dołączyć ten nośnik do swojego konta. Zwracamy uwagę, że strona Elektroniczne Konto Pasażera nie będzie umożliwiać powiązania zakupionego biletu ze smartfonem a tym samym za jej pomocą nie będzie możliwości okazania biletu do kontroli. ■

# Nowe autobusy elektryczne w Krakowie



**W** 2023 roku na ulice Krakowa wyjadą 22 nowoczesne autobusy elektryczne. Ich zakup będzie możliwy dzięki pozyskaniu z Funduszy Europejskich blisko 59 mln zł dofinansowania. Umowę dotacyjną umożliwiającą inwestycję podpisali w dniu 6 października 2022 roku Marszałek Województwa Małopolskiego Witold Kozłowski oraz przedstawiciele MPK S.A. w Krakowie – Prezes Zarządu Rafał Świerczyński i Katarzyna Bury, Członek Zarządu. W wydarzeniu wziął również udział prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

W drugim półroczu 2023 roku, osiemnaście autobusów elektrycznych przegubowych (z opcją zamówienia kolejnych trzech) dostarczy do Krakowa Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. W tym samym okresie na krakowskich ulicach zadebiutują cztery autobusy elektryczne standardowe o długości 12 metrów dostarczone przez hiszpańską firmę Irizar E-MOBILITY SL (z opcją zamówienia kolejnych trzech). Kraków będzie pierwszym polskim miastem, do którego trafią nowe elektryki tego producenta.

Zastosowane rozwiązania i technologie sprawiają, że nowe autobusy będą przyjazne dla środowiska – nie emitują zanieczyszczeń ani hałasu, jak również zapewniają komfort oraz bezpieczeństwo podróży. Wszystkie zamawiane elektryki będą wyposażone w wiele udogodnień dla pasażerów takich jak niska podłoga, klimatyzacja, wydzielona przestrzeń oraz platforma dla osób poruszających się na wózkach, monitoring i porty USB do ładowania smartfonów.

Projekt „Rozbudowa zeroemisyjnej floty autobusów elektrycznych w celu obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie – kontynuacja” jest dofinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Poddziałania 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski – ZIT Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020.

To nie jedyny projekt zakupu zeroemisyjnych autobusów, który realizuje MPK S.A. W 2023 roku do Krakowa trafi także 20 autobusów Solarisa. W sumie Kraków w 2023 roku zyska 42 nowe autobusy zasilane energią elektryczną. ■

MAREK GANCARCZYK

# Nowe Lajkoniki już przewożą pasażerów w Krakowie



Nowe tramwaje wyjechały na linię nr 9

**N**owe Lajkoniki II, z projektu obejmującego dostawę 60 nowoczesnych tramwajów, już przewożą pasażerów na liniach regularnych. Trzy pierwsze wagony z tego projektu zostały oficjalnie zaprezentowane w czwartek, 24 listopada 2022 roku na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta.

Zamówione tramwaje są kontynuacją projektu Lajkonik I, w ramach którego do Krakowa w latach 2020 – 2021 trafiło 50 nowych wagonów.

— *Dostawa wszystkich 60 nowych tramwajów zgodnie z umową powinna się zakończyć w 2023 roku. Wtedy w Krakowie będzie kursowało już w sumie 110 nowych Lajkoników. Dzięki temu udział tramwajów z niską podłogą w całej flocie MPK wyniesie ok. 90 proc.* — komentował Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.

Nowe Lajkoniki II to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdnyimi. Drzwi wejściowe o większej niż standardowo szerokości (1400 mm) zapewniają szybką wymianę pasażerów. Specjalna konstrukcja czoła pojazdu

zmniejsza ryzyko wciągnięcia pieszego pod pojazd w razie wypadku.

W nowych tramwajach będzie więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach. Nowością będą także specjalne oparcia dla osób stojących. Tramwaje przewożą jednocześnie 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Będą wyposażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, kamery oraz porty USB do ładowania smartfonów.

— *Zdajemy sobie sprawę jak ważny jest zakup nowych tramwajów dla naszych pasażerów. Dzięki temu możemy wycofywać z ruchu kolejne wagony wysokopodłogowe, z których trudno jest korzystać osobom z ograniczoną mobilnością. Nowe tramwaje będą wygodne nie tylko dla pasażerów, ale także dla naszych motorniczych. Ergonomiczna kabina, wygodny fotel i różnego rodzaju systemy bezpieczeństwa zapewniają komfortowe warunki pracy. Realizacja tak dużego kontraktu jakim jest zamówienie 60 nowych tramwajów jest możliwa dzięki kredytowi zaciągniętemu w Europejskim Banku Inwestycyj-*



Do Krakowa w sumie trafi 60 nowych Lajkoników II

nym. Podjęliśmy już także działania, aby część kosztów tego projektu mogła być sfinansowana ze środków Unii Europejskiej w obecnej perspektywie finansowej. Został już złożony w tej sprawie wniosek do Centrum Unijnych Projektów Transportowych — mówił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A..

Warto podkreślić, że dwa tramwaje z 60 kupionych będą przystosowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej, a pozostałe zostaną tak zaprojektowane, aby w przyszłości móc korzystać z tego rozwiązania. Tym samym MPK S.A. kontynuuje projekt, który w przyszłości pozwoli krakowskim tramwajom kursować także na trasach, gdzie nie będzie dostępna sieć trakcyjna. Przypomnijmy, że zrealizowany poprzednio kontrakt

z firmą Stadler także obejmował dostawę dwóch wagonów z takim systemem.

— Mimo licznych obecnych wyzwań, między innymi związanych ze znaczną podwyżką cen komponentów do produkcji oraz ich utrudnioną dostępnością, intensywnie pracujemy nad realizacją zamówienia, aby dostarczyć wszystkie pojazdy w terminie. Cieszymy się, że dzięki naszym nowoczesnym pojazdom możemy przyczynić się do poprawy komfortu jazdy komunikacją miejską w Krakowie. Jesteśmy przekonani, że nowe Lajkoniki, podobnie jak pojazdy z pierwszej serii, będą cieszyć się uznaniem i sympatią krakowian — podkreślał Tomasz Prejs, prezes zarządu Stadler Polska. ■

AGATA BYLIŃSKA

## Wstępne konsultacje rynkowe

**P**rzygotowanie postępowania, w tym opracowanie opisu przedmiotu zamówienia, to jeden z kluczowych etapów udzielenia zamówienia. To właśnie ten moment decyduje co tak naprawdę zamawiający kupi, jak będzie wyglądała realizacja usług lub wykonanie robót budowlanych. Przy bardziej skomplikowanych zamówieniach decyzje osób opracowujących specyfikacje techniczne, kryteria oceny ofert czy wymagania co do sposobu realizacji zamówienia nie są proste. Rynek oferuje wiele różnych możliwości, postęp technologiczny odbywa się czasem z miesiąca na miesiąc, a przecież należy zadbać aby wybrać rozwiązanie optymalne dla zamawiającego, zachowując jednocześnie zasady konkurencyjności i równego traktowania wykonawców.

Ustawodawca wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom wprowadził do przepisów możliwość poprowadzenia przez zamawiającego oficjalnych spotkań z zainteresowanymi podmiotami. To właśnie wstępne konsultacje rynkowe, w poprzednio obowiązującej ustawie Prawo zamówień publicznych nazywane dialogiem technicznym. Sama regulacja ustawowa jest dość szczątkowa. W art. 83 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych wskazano jedynie cel takiego działania, tj. przygotowanie postępowania i poinformowanie wykonawców o planach zamawiającego i wymaganiach dotyczących zamówienia oraz podano minimalne wymogi organizacyjne – konieczność zamieszczenia informacji na stronie internetowej zamawiającego, a potem informacji o przeprowadzonych konsultacjach już w ogłoszeniu o wszczęciu postępowania (przetargu).

MPK S.A. w Krakowie nie po raz pierwszy korzysta z tego sposobu przygotowania postępowania. W dniu 28 października 2022 roku ogłoszono wstępne konsultacje rynkowe, których celem jest doradztwo oraz uzyskanie informacji w zakresie niezbędnym do precyzyjnego przygotowania postępowania, w tym w szczególności opisu przedmiotu zamówienia na zakup tramwajów. Dokumentacja została zamieszczona na stronie internetowej pod adresem [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl). Do roku 2026 roku planowany jest bowiem zakup łącznie do 60 sztuk niskopodłogowych, przegubowych wagonów tramwajowych.

Termin składania zgłoszeń upłynął 22 listopada 2022 roku i okazało się, że zainteresowanie rynku jest spore. Obecnie konsultacje trwają, planowane są spotkania z uczestnikami w Krakowie. Przewidywany termin zakończenia spotkań wyznaczony został na 4 miesiące od ogłoszenia konsultacji, z zastrzeżeniem, że może on ulec zmianie, w tym także wydłużeniu. ■

Termin składania zgłoszeń upłynął 22 listopada 2022 roku i okazało się, że zainteresowanie rynku jest spore. Obecnie konsultacje trwają, planowane są spotkania z uczestnikami w Krakowie. Przewidywany termin zakończenia spotkań wyznaczony został na 4 miesiące od ogłoszenia konsultacji, z zastrzeżeniem, że może on ulec zmianie, w tym także wydłużeniu. ■

Termin składania zgłoszeń upłynął 22 listopada 2022 roku i okazało się, że zainteresowanie rynku jest spore. Obecnie konsultacje trwają, planowane są spotkania z uczestnikami w Krakowie. Przewidywany termin zakończenia spotkań wyznaczony został na 4 miesiące od ogłoszenia konsultacji, z zastrzeżeniem, że może on ulec zmianie, w tym także wydłużeniu. ■

MAREK GANCARCZYK

## Solaris chce dostarczyć do Krakowa cztery autobusy midi

**W**e wtorek, 22 listopada w MPK S.A. w Krakowie została otwarta tylko jedna oferta w przetargu na dostawę w formie leasingu czterech małych autobusów midi o długości ok. 9 metrów. Złożyło ją konsorcjum firm Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. – Lider Konsorcjum oraz Millennium Leasing Sp. z o.o. – Członek Konsorcjum. Kwota wpisana w ofercie to 8.485.309,27 zł brutto.

Wszystkie autobusy mają być niskopodłogowe, wyposażone w platformę dla osób poruszających się na wózkach, klimatyzację i monitoring. Silniki autobusów będą spełniały europejską normę Euro 6. Termin dostawy autobusów został wyznaczony na okres do 9 miesięcy od podpisania umowy.

Zamawiane autobusy midi będą wykorzystywane na trasach, gdzie ze względu na wąskie ulice i drogi nie mogą przejechać standardowe autobusy. ■

KRZYSZTOF WIECZOREK

# MPK testowało drugi autobus wodorowy

**5** października 2022 w Stacji Obsługi Autobusów Płaszów odbyła się krótka prezentacja autobusu wodorowego Autosan Sancity 12LFH, rozpoczynająca test tego pojazdu w naszej firmie.

Autosan jest pojazdem standardowym o długości 12 m, do którego napędu służy centralny silnik elektryczny napędzający tylną oś. Magazyn energii stanowi bateria LTO o pojemności 15kWh. Do wyprodukowania energii elektrycznej potrzebnej do napędu pojazdu zastosowano wodorowe ogniwo paliwowe o mocy 70 kW. Wodór magazynowany jest w 4 butlach o pojemności wodnej 1280 l co daje ok 31 kg wodoru. Pojazd wyposażono również w złącze Plug In pozwalające na awaryjne ładowanie baterii. Autobus wyposażony jest także w niezbędną informację pasażerską, automat biletowy, monitoring oraz wydajny układ klimatyzacji i ogrzewania.

Autobus został skierowany do obsługi linii 128 kursującej na trasie Zajezdnia Płaszów – Prądnik Czerwony. Taki dobór linii pozwalał na bieżącą obserwację stanu pojazdu oraz napełnienia zbiorników wodoru. Tankowanie pojazdu odbywało się każdego dnia po zakończeniu pracy na



linii, w dostępnej w Płaszowie stacji napełniania wodorem. Deklarowane przez producenta zużycie wodoru w ilości ok.6 – 6,5 kg na 100 km było jak najbardziej realne i pozwalało na całodzienną eksploatację autobusu na krakowskich liniach.

Pierwsze wrażenia kierowców, prowadzących wodorowy autobus Autosana były bardzo pozytywne. Podkreślają oni bardzo dobre przyspieszenie pojazdu, cichą eksploatację, szybkie uruchamianie i ciekawie wykonaną kabinę kierowcy.

Autobus był testowany do końca listopada 2022. ■

KRZYSZTOF WIECZOREK

# Ambasador Japonii w Płaszowie

W piątek, 30 września Stację Obsługi Autobusów w Płaszowie odwiedził nietypowy gość, ambasador Japonii w Polsce – Akio Miyajima. Wizyta miała związek z testowaniem przez naszą firmę autobusów wodorowych i stacji napełniania wodoru. Ambasadora w plany rozwoju technologii wodorowej w naszej firmie wprowadził w-ce Prezes ds. Eksploatacji i Rozwoju – Mariusz Szałkowski. Zapoznał on naszego gościa również ze szczegółami technicznymi dotyczącymi testowanego pojazdu oraz przebiegiem procesu

tankowania wodoru. Ambasadora bardzo interesowało wykorzystanie wodoru do napędu autobusów miejskich, jak również produkcja i logistyka dostaw tego paliwa. Na zakończenie wizyty ambasador odbył krótką przejażdżkę autobusem wodorowym po terenie Stacji Obsługi.

W spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele dostawcy wodoru, firmy Orlen Południe którzy zapoznali naszego gościa z planami koncernu dotyczącymi rozwoju produkcji i sieci dystrybucji wodoru automotiv w naszym kraju. ■

MAREK GANCARCZYK

# Premiera przegubowego autobusu wodorowego marki Solaris odbyła się w Krakowie



**K**raków został wybrany przez firmę Solaris Bus & Coach na miejsce prezentacji swojego najnowszego modelu autobusu – przegubowego autobusu wodorowego Urbino 18 hydrogen. Można go było zobaczyć 14 września na terenie zajezdni MPK S.A. w Płaszowie. Testy tego autobusu na regularnej linii w Krakowie są planowane w przyszłym roku. W prezentacji wzięli udział dziennikarze z niemal 20 europejskich krajów.

Urbino 18 hydrogen to autobus przegubowy, którego głównym źródłem energii jest wódór. Model jest odpowiedzią producenta na coraz większe zapotrzebowanie rynku na pojazdy napędzane tą technologią. To również wyraz zaangażowania Solarisa w rozwój bezemisyjnych technologii i chęć zapewniania klientom jak największego wyboru ekologicznych pojazdów.

Podobnie jak w przypadku krótszej wersji, sercem Urbino 18 hydrogen będzie najnowo-

cześniejsze ogniwo paliwowe, pełniące funkcje miniaturowej elektrowni wodorowej. Dzięki zastosowanej technologii oraz zwiększonej liczbie nowych i lekkich zbiorników na wódór autobus będzie mógł pokonywać na pojedynczym tankowaniu znaczne odległości. Przegubowy wodorowy Solaris zabierze na pokład większą liczbę pasażerów, szczególnie na miejscach siedzących.

Pierwsze dostawy osiemnastometrowego przegubowca będą mogły rozpocząć się w drugim kwartale 2023 roku. Ponadto pojazd będzie posiadał szereg rozwiązań z zakresu ADAS, czyli automatycznych systemów wsparcia kierowcy.

Premiera Solaris Urbino hydrogen w wersji dwunastometrowej miała miejsce w 2019 roku. Od tego momentu blisko 100 wodorowych autobusów producenta zostało dostarczonych do klientów we Włoszech, Niemczech, Holandii, Szwecji i w Polsce. ■

MAREK GANCARCZYK

## Nevelo wraca do Krakowa

**P**o dłuższej przerwie i gruntownym przeglądzie wagon Nevelo z Nowego Sącza wrócił do Krakowa. W sobotę 8 października wyjechał na linię nr 8 (Borek Fałęcki – Bronowice Małe). Obecnie można go spotkać na linii nr 10 (Kurdwanów P+R – Pleszów). Do tej pory wagon Nevelo kursował na liniach nr 18 i 3.

Warto przypomnieć, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. rozpoczęło testy tramwaju Nevelo już w czerwcu 2013 roku. Nevelo to

trójczłonowy, przegubowy, oparty na czterech wózkach i w całości niskopodłogowy pojazd. Ma klimatyzowane wnętrze, system monitoringu i informacji pasażerskiej. Jednorazowo może przewieźć do 235 osób w tym 60 na miejscach siedzących. Jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, a dzięki zastosowaniu przy jednym drzwiach wysuwanej rampy z napędem elektrycznym, ułatwiony jest dostęp – wjazd do tramwaju pasażerom z wózkami i na wózkach. ■

ADAM ŚLĘCZEK

## Nowe samochody dla pracowników pogotowia technicznego



**W** sierpniu 2022 roku Dział Obsługi Technicznej odebrał dwa nowe samochody ciężarowo-osobowe Toyota Proace w wersji Activ Long. Jeden samochód w wersji brygadowej sześciuosobowej, z przestrzenią ładunkową o wielkości jednej palety. Drugi w wersji trzyosobowej z przestrzenią ładunkową o wielkości trzech palet. Samochody zostały zakupione w wyniku przetargu zrealizowanego w 2021 roku. Z powodu trudnej sytuacji na rynku motoryzacyjnym, na dostawę samochodów

czekaliśmy jeden rok. Zakupione samochody zastąpią wysłużone już ostatnie Ople Vivaro i będą wykorzystywane na potrzeby Pogotowia Technicznego oraz transportu realizowanego w ramach zadań działu. Obecnie Dział Obsługi Technicznej użytkuje już siedem samochodów tej marki. Toyoty Proace sprawdziły się w eksploatacji i doskonale zdają egzamin jako pojazdy techniczno-transportowe. Samochody dodatkowo zostały wyposażone w systemy ostrzegawcze wizualno-dźwiękowe, ogrzewanie postojowe i przetwornice napięcia. ■



JACEK KOŁODZIEJ

# Siedemdziesiąt lat tramwajem do Nowej Huty

**S**iedemdziesiąt lat temu, 7 listopada 1952 roku na trasie łączącej Kraków i Nową Hutę tramwaje przewiozły pierwszych pasażerów. W krótkim czasie kursująca na trasie pomiędzy placem Centralnym a rondem Mogilskim linia stała się najbardziej obciążoną w Krakowie.

W pierwotnych założeniach planistycznych Nowa Huta miała tworzyć odrębny, samodzielny organizm miejski o zaludnieniu przekraczającym 100 tys. osób. W grudniu 1950 roku zapadła jednak decyzja o włączeniu w granice Krakowa 12 wsi położonych na wschód od miasta, na których terenie prowadzono budowę największego w Polsce kombinatu metalurgicznego. Obszar zamiesz-

kały przez 16 tys. ludzi z dniem 1 stycznia 1951 roku stał się dzielnicą Krakowa.

Głównym zadaniem komunikacji publicznej, po rozszerzeniu granic miasta, było zespolenie nowo przyłączonych obszarów z istniejącym organizmem miejskim oraz powiązanie nowych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta. Problemem szczególnej wagi, ze względu na wielkość potoków pasażerskich było stworzenie dogodnej komunikacji. Równoległe z powstawaniem nowej dzielnicy powstawało kilka znaczących ciągów drogowych. Do najważniejszych, spełniających swe zadanie po dzień dzisiejszy, należała trasa rozpoczynająca się na oddanym dwa lata wcześniej rondzie (Mogilskim) i przebiegała: Wiczysta, Wojewódzka przez plac Centralny i al. Lenina

do Centrum Administracyjnego Huty im. Lenina. Pierwszym uruchomionym przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne połączeniem była linia autobusowa, uruchomiona w maju 1951 roku, kursująca na wspomnianej trasie. Liczba mieszkańców i przyjezdnych chętnych do skorzystania z komunikacji przerastała wielokrotnie możliwości miejskiego przewoźnika oraz wielu prywatnych autobusowych firm transportowych.

Jedynym sposobem rozwiązania istniejących problemów było przyspieszenie powstania zaprojektowanej linii tramwajowej.

Budowa połączenia tramwajowego z Nową Hutą była związana z modernizacją sieci w centrum Krakowa. Podstawowym punktem planu przebudowy była likwidacja tram-



waju w Rynku Głównym. By jednak osiągnąć ten cel należało w pierwszej kolejności dokończyć budowę obwodnicy Starego Miasta przebiegającą ulicami wokół Plant. Dzięki temu rozwiązaniu kursujące w przyszłości tramwaje mogłyby bezpośrednio łączyć poszczególne dzielnice Krakowa z Nową Hutą. Niestety plany, z przyczyn technicznych, mogły być zrealizowane dopiero wiele lat później.

Przy projektowaniu przebiegu linii łączącej Nową Hutę z Krakowem wykorzystano istniejący trakt ciągnący się wzdłuż torów kolejowych linii koczmyrzowskiej począwszy od rzeki Białucha aż do stacji Mogiła. Główną przeszkodą we wznoszeniu był fort Pszorna należący do jednego z kręgów fortyfikacji z okresu zaborów. Linia

kolejowa dużym łukiem omijała fort od południa i teoretycznie nie było większych przeszkód by podobnie przebiegało torowisko tramwajowe, ale chcąc wymazać z krajobrazu miasta dawne obce obiekty wojskowe obiekt w Czyżynach podzielił losy obiektu, stojącego u wylotu ul. Lubicz. Nie brano pod uwagę historycznych aspektów istniejącej fortyfikacji, a jedynie pochodzenie obiektu z okresu zaborów. Ciekawy, zachowany w dobrym stanie fort zburzono a przez sam środek placu apelowego poprowadzono nowopowstałą drogę, tor kolejowy i torowisko tramwajowe.

Z początkiem stycznia 1952 roku rozpoczęto przygotowania do budowy nowej dwutorowej linii. Pierwszym zadaniem było wybudowanie mostu na rzece Białucha w ulicy Mogiłskiej. Tuż przed rzeką, kończyła bieg wybudowana w 1949 roku lina tramwajowa biegnąca do dworca kolejowego. Podmokły i niestabilny grunt sprawił budowniczym sporo kłopotu utrudniając oddanie pierwszego etapu nowej linii. Mimo to pierwsze 2,5 km ukończono w marcu. Kłopoty z dostawami niezbędnych materiałów paraliżowały wykonywane prace. Roboty ziemne, które można było wykonać przy użyciu prostego sprzętu i rąk ludzkich zrealizowano szybko, ale położenie podkładów, przytwierdzenie szyn oraz ustawienie słupów było utrudnione. Z uwagi na niewielkie możliwości produkcyjne większość wytworzonych produktów przekazywana była, zgodnie z hasłem „cały naród buduje stolicę”, do Warszawy, co znacząco utrudniało i wydłużało sztandarową budowę socjalistycznej dzielnicy miasta. Szanse na ukończenie budowy w planowanym terminie malały z każdym dniem. Dzień 22 lipca – rocznica Manifestu Lipcowego – była nierealna. Wyznaczono drugi termin oddania do ruchu linii, którego należało bezwzględnie dotrzymać – rocznica Rewolucji Październikowej. Prace prowadzono na dwie zmiany bez przerw, także w dni świąteczne. W dniu Wszystkich Świętych, sześć dni przed otwarciem, ustawiano jeszcze słupy i montowano długo oczekiwane szyny. Po długich perypetiach torowisko ukończono i oddano do użytkowania. Siedmioipółkilometrową trasę biegnącą od Ronda, obok lotniska i Monopolu w Czyżynach, przez budowany plac Centralny do bramy głównej Centrum Administracyjnego Huty im. Lenina uroczystie uruchomiono 7 listopada 1952 roku.

„Dla uczczenia XXXV rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej otwarta została uroczystie linia tramwajowa (...) będąca dowodem troski władzy ludowej o poprawę

warunków bytu świata pracy i o jego wygodę”. Przystrojony w girlandy zieleni, flagi narodowe, z fotografią Stalina na dachu i niewielkim wizerunkiem prezydenta Bieruta i premiera Cyrankiewicza nowoczesny skład wagonów tramwajowych zainaugurował połączenie Krakowa z rozwijającą się dzielnicą miasta. I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego w „otoczeniu przodowników pracy, którzy przyczynili się do przedterminowego uruchomienia linii tramwajowej” wraz z przedstawicielami miasta przejechał całą trasę od mostu na Białusze aż do pętli przy bramie głównej kombinatu, gdzie nastąpiło uroczyste oddanie do ruchu nowej linii.

O godzinie 4.30 następnego dnia rozpoczął się regularny ruch na linii nr 5, która na całej trasie posiadała 10 przystanków: ul. Cystersów, most na Białusze, Wieczysta, lotnisko, Czyżyny, Czyżyny Monopol, Nowa Huta Miasto (Plac Centralny), droga obwodowa nr 3, Bulwarowa, Kombinat. Trzynaście potrójnych pociągów tramwajowych złożonych wyłącznie z nowoczesnych wagonów typu N i ND kursowało co 5 minut aż do godziny 22.30 czyli do rozpoczęcia zmiany nocnej w hucie.

Oddana do ruchu linia była dużym osiągnięciem zarówno dla projektantów jak i wykonawców, którzy musieli się wykazać dobrą organizacją pracy. Zamontowane słupy sieci trakcyjnej wzorowane na słupach śląskiej sieci tramwajowej, a będące pierwszym produktem wznoszonego kombinatu w Nowej Hucie, podtrzymywały typową kolejową sieć półskompensowaną, która była nowością w Krakowie. Sieć zasilana była poprzez nową podstację prostownikową, usytuowaną w Czyżynach wyposażoną przez Łódzkie Zjednoczenie Elektromontażowe w rtęciowe prostowniki produkcji polskiej: „ani jeden wóz, ani jeden transformator, ani jeden element nowej linii tramwajowej nie pochodzi z importu...” pisała ówczesna prasa.

Dziś po siedmiu dziesięcioleciach eksploatacji trasa tramwajowa znacznie się zmieniła. Choć biegnie tym samym traktem różni się bardzo od pierwowzoru. Zmieniono całą infrastrukturę: podkłady, tory, słupy trakcyjne, wymieniono całą podbudowę. Na trasie zbudowano liczne przejazdy i wiadukty, ale najbardziej zmieniło się otoczenie wzdłuż samej linii tramwajowej. Biegnąca niegdyś przez pola, łącząca dwa ośrodki mieszkaniowe trasa była świadkiem licznych zmian i powstawania nowych osiedli i zakładów. Dziś możemy z całą pewnością stwierdzić, że do rozwoju przyczyniła się skromna acz szacowna jubilatka. ■

JACEK KOŁODZIEJ

# Poznańskie tramwaje w Krakowie



**P**ośród tramwajów tworzących krakowską kolekcję pojazdów komunikacji miejskiej znajdują się wagony, które nie były eksploatowane w normalnym użyciu przez krakowską komunikację. Już przyzwyczailiśmy się do widoku na ulicach miasta na liniach obsługiwanych w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej do tramwajów z Wrocławia, Gdańska czy Warszawy. W ostatnim czasie jedną z linii obsługiwał wagon pochodzący z Katowic. Nie było na ulicach zielonych wagonów z Poznania. Nigdy, w czasie naszej długiej historii nie doszło do wymiany tramwajów pomiędzy naszymi przedsiębiorstwami. Owszem, kontakty i współpraca jeszcze (udokumentowana) od połowy lat dwudziestych XX wieku, ale nigdy nie doszło do sprzedaży czy wymiany tramwajów pomiędzy obiema firmami. Zmieniło się to ostatniego lata. W ramach współpracy obu przedsiębiorstw komunikacyjnych z Krakowa i Poznania doszło do czasowej wymiany historycznych wagonów tramwajowych na okres wakacyjny. Do Krakowa przyjechał wagon 102N nr 1 a do Poznania wypożyczony został tramwaj 4N nr 43. Dwuosiowy wagon, który dziś możemy zobaczyć w krakowskich barwach na ulicach naszego

miasta zawitał stosunkowo niedawno. Wcześniej przez blisko 60 lat przewoził mieszkańców Poznania. Odkupiony i wyremontowany w Krakowie wagon uzupełnił lukę w historycznych pojazdach krakowskiej komunikacji.

Wagon 102N nr 1 to jeden z pięciu zachowanych wagonów tego typu w Polsce z serii ponad czterdziestu wagonów. Dziś spotkać je możemy w Krakowie, Poznaniu, Katowicach, Wrocławiu i Warszawie, a co ciekawe dwa z nich pochodzą z Krakowa, a dwa z Poznania. Przewiezienie do Krakowa pozwoliło na uruchomienie w ramach KLM specjalnej linii obsługiwanej wyłącznie historycznym taboru przegubowym. Obok wagonu poznańskiego na linii pojawiły się krakowskie historyczne wagony 102Na. Transport do Krakowa wagonu przegubowego z Poznania miał jeszcze inny wymiar. Stacja Obsługi i Remontów od kilkunastu lat wykonująca naprawy historycznego taboru podjęła się odbudowy pulpitu w poznańskiej stowdójce. W przegubowym zielonym wagonie oryginalny pulpit motorniczego został wiele lat temu wymieniony i zastąpiony nowoczesnym z wyposażeniem z odmiennymi wyłącznikami i kontrolkami. Przy remoncie wagonu historycz-

nego pulpitu nie zmieniono. Teraz przyszedł czas na podmianę. Gdy wagon eksploatowany był na ulicach Krakowa na zapleczu MPK wykonywana była kopia, w której wykorzystano oryginalne elementy jakiego udało się



poznańskim i krakowskim miłośnikom na przestrzeni lat. Prawidłowy pulpit został zamontowany i po pomyślnych testach działania wyjechał w wagonie do Poznania. Mamy nadzieję, że będzie służył bezawaryjnie wiele lat.

W czasie gdy na ulicach Krakowa kursował zielony przegubowy wagon, w Stacji Obsługi i Remontów naszej firmy wykonywane były końcowe prace przy innym poznańskim tramwaju. Od wiosny 2021 roku trwała odbudowa wagonu KSW pochodzącego ze zbiorów MPK w Poznaniu Sp. z o.o. Wagon KSW, a dokładniej jego kopia, jest dobrze znany mieszkańcom Krakowa. To właśnie na jego podstawie zbudowano w powojennej Polsce kilka tysięcy wagonów typu N, które trafiły do wszystkich miast eksploatujących tramwaje w naszym kraju. Ten konkretny egzemplarz mający poznański numer 158 został wyprodukowany najprawdopodobniej dla Wiednia, ale pociąg wiozący serię 10 wagonów silnikowych KSW nigdy tam nie dotarł. W styczniu 1945 roku zostały przejęte przez Poznań, gdzie rozpoczęły swoją pracę. Jedyne ocalałe poznańskie wagon KSW od lat chroniony przed kasacją trafił w końcu do remontu. Remontu nie łatwego, którego podjęło się MPK S.A. w Krakowie. Dwuosioowy wagon został wyprodukowany w 1944 w zakładach w Heidelbergu i choć, jak wspomniano, jako typ stał się podstawą budowy wielu tysięcy wagonów w Polsce i w Niemczech nie zachowała się do dziś pełna dokumentacja techniczna tramwaju. To znacząco utrudniało prace, ale dla doświadczonych pracowników Stacji Obsługi i Remontów nie ma rzeczy niemożliwych. W ciągu roku, przy wykorzystaniu specjalnie odtworzonych profili, odbudowana została stalowa konstrukcja pudła i zregenerowany wózek napędowy, w którym przywrócono oryginalne zawieszania silników

i hamulce szynowe. W 2022 roku odbudowano zdemonstrowane przed laty wnętrze wagonu wykorzystując do tego wszelkie odnalezione oryginalne elementy. Zregenerowane nastawniki i wyłączniki główne połączone zostały

z silnikami i oporami nowymi przewodami elektrycznymi. Przy odbudowie, jak zwykle przy tego typu pracach prowadzonych przez doświadczonych pracowników, zwracano uwagę na najmniejsze szczegóły, które mają wpływ nie tylko na wygląd wagonu ale przede wszystkim na odbiór jakości naszych prac. Wagon po kompleksowym remoncie prezentuje się bardzo dobrze i mamy nadzieję, że będzie dobrze służyć mieszkańcom Poznania.

Tramwaju nie mogliśmy zobaczyć teraz na ulicach Krakowa. MPK w Poznaniu chciało swoim wiernym miłośnikom i mieszkańcom wspierającym odbudowę zrobić niespodziankę prezentując wagon po raz pierwszy, co zrozumiałe, w swoim mieście. Może w przyszłości, w ramach kolejnej akcji wymiany tramwajów przyjedzie do nas na kilka miesięcy, by przewieźć pasażerów po krakowskich torowiskach.

To nie jedyne poznańskie wagony jakiego w Krakowie były lub są. Pod koniec lat 80 do Krakowa przybył z Poznania jedyny zachowany z serii 20 wagonów tramwaj P1D. Wybudowany pod koniec lat 20. XX wieku w warsztatach Poznańskiej Kolei Elektrycznej drewniany wagon oparty na stalowej ramie mocno wyróżniał się na ulicach, a i dziś budziłby spore zainteresowanie. Nasz wzrok przykuwałby drzwi wejściowe, które według dzisiejszej nomenklatury pozwalałyby zakwalifikować wagon do pojazdów niskopodłogowych: środkowa część wagonu jest obniżona w stosunku do pozostałej wspartej na dwuosiowym podwoziu. W 1998 roku wagon został przekazany przez MPK do Muzeum Inżynierii i Techniki. Należy mieć nadzieję, że kiedyś wyjedzie na ulice Krakowa. ■

Fot. Krzysztof Dostatni

BOŻENA MIGAS

# Parada tramwajów



**M**PK S.A. w Krakowie w niedzielę 18 września 2022 r. ponownie zaprosiło mieszkańców Krakowa do wspólnej przejażdżki zabytkowymi oraz nowoczesnymi tramwajami. Tramwaje wyjechały na ulice Krakowa zabierając pasażerów z zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie przez plac Centralny, rondo Mogiłskie, ulice Lubicz, Stradomską, Kalwaryjską do zajezdni tramwajowej w Podgórzu. Na okoliczność tego specjalnego przejazdu pasażerowie otrzymali pamiątkowe bilety.

Po przyjeździe do zajezdni tramwajowej w Podgórzu na wszystkich czekało wiele atrakcji. Dla zwiedzających zostały udostępnione najatrakcyjniejsze zabytkowe tramwaje i autobusy, a także pojazdy techniczne – dźwig, pogotowie.

Dodatkowo uruchomione zostały specjalne przejazdy zabytkowymi wagonami z zajezdni w Podgórzu do Borku Fałęckiego. A po terenie zajezdni można było skorzystać z przejazdów zabytkowymi pojazdami np. taksówką, radiowozem, jelczem ogórkiem z przyczepką.

Dla najmłodszych przygotowano został kącik aktywnych gier i zabaw z drobnymi upominkami oraz kącik małego rysownika, gdzie dzieci za każdy narysowany rysunek związany z komunikacją miejską dostawały kartonowe modele pojazdów.

Starsi uczestnicy wydarzenia mieli możliwość nabycia książek o tematyce związanej z krakowską komunikacją miejską, a zainteresowani podjęciem pracy w MPK S.A. w Krakowie mogli zdobyć niezbędne informacje w specjalnym tramwaju. ■

KATARZYNA SADOWSKA

# 175 lat kolei w Krakowie



Tramwaj SN1 wziął udział w obchodach 175 lat kolei

**W** środowy poranek, 13 października 1847 roku o godzinie 9.30 z krakowskiego dworca odjechał pierwszy pociąg do Mysłowic otwierając tym samym połączenie kolejowe Krakowa ze Śląskiem, a także z powstającą siecią europejskich dróg żelaznych. Po 175 latach od tego historycznego wydarzenia, w czwartek 13 października 2022 roku na peron zabytkowego krakowskiego Dworca Głównego przybyły setki osób pragnących wziąć udział w obchodach jubileuszu 175 lat kolei w Krakowie. Uczestnicy uroczystości jubileuszowych zajęli miejsca w pociągu specjalnym, który wyruszył do Trzebini. W drodze powrotnej zaplanowano postój w Krzeszowicach, gdzie odbyło się uroczyste otwarcie nowego parkingu przy stacji. Po powrocie do Krakowa uczestnicy obchodów mogli wsiąść przed dworcem Kraków Główny do zabytkowego tramwaju SN1, specjalnej linii nr 175. Przejazd tym tramwajem zapewniło MPK S.A. w Krakowie. Kolejnym punktem obchodów jubileuszu 175-lecia kolei w Krakowie była konferencja naukowo-techniczna w Domu Kultury Kole-

jarza, podczas której dominującym tematem była historia małopolskiej kolei.

W programie obchodów odbywających się od 13 do 16 października 2022 roku znalazła się również zorganizowana w zabytkowym budynku Dworca Głównego PKP w Krakowie wystawa historyczna „Pod parą do sztandarów”, ekspozycja makiet kolejowych, a także spotkania autorskie z wydawcami i autorami książek o tematyce kolejowej, pokazy na symulatorach sterowania pociągiem i pracą nastawni. W Pałacu Krzysztofora na Rynku Głównym zwiedzający mogli obejrzeć wystawę „Ruszyła maszyna po szynach... w Krakowie”, gdzie zaprezentowano pochodzące ze zbiorów Muzeum Krakowa pamiątki i zabytki dokumentujące początki krakowskiej kolei.

W ramach obchodów, w dniu 14 października 2022 roku na boisku Klubu Sportowego Kolejarzy – Prokocim został rozegrany mecz piłkarski Kolejarze – Tramwajarze. Drużyna gości złożona z pracowników MPK wygrała z drużyną kolejarzy zdobywając trzy bramki i tracąc jedną. ■

Fot. Jacek Kowalczyk

LILIANA JAKIEL

# 172 pracowników MPK z najdłuższym stażem zostało wyróżnionych



**W** środę, 7 grudnia 2022 roku odbyło się coroczne spotkanie z jubilatami i wieloletnimi pracownikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Spotkanie z pracownikami jest okazją do wyrażenia uznania i szacunku za wieloletni wysiłek włożony w codzienną pracę. W sumie nagrodzone zostały 172 osoby:

- 15 pracowników otrzymało odznaki „Zasłużony dla MPK w Krakowie”, która jest przyznawana za szczególne zasługi dla MPK,
- 14 pracowników zostało wyróżnionych za 45 lat pracy w MPK,
- 27 pracowników zostało wyróżnionych za 40 lat pracy w MPK,
- 41 pracowników zostało wyróżnionych za 35 lat pracy w MPK,
- 21 pracowników zostało wyróżnionych za 30 lat pracy w MPK,
- 54 osoby, które odeszły na emeryturę w 2022 roku otrzymały podziękowania za swoją pracę dla MPK.

## PEŁNA LISTA WYRÓŻNIONYCH PRACOWNIKÓW MPK:

### ZASŁUŻONY DLA MPK W KRAKOWIE

Piotr Czech, Jan Drażek, Waldemar Honkisz, Mirosław Jaźwiec, Stefan Kot, Lidia Kucharska, Roman Łach, Zofia Nieć, Dorota Raczkowska, Waldemar Strojny, Rafał Walaszek, Jerzy Warchoń, Mariusz Wawak, Ryszard Wójcik, Ryszard Wróbel.

### 45 LAT PRACY W MPK

Jan Dudziak, Marian Koziół, Marek Kawaler, Aleksander Gałązkiewicz, Edward Talowski, Leszek Wierzbicki, Robert Firka, Zdzisław Koło-

dziej, Krzysztof Dziurdzia, Mieczysław Mizera, Tadeusz Milcz, Jan Marczyk, Zbigniew Domagała, Józef Stachak.

### 40 LAT PRACY W MPK

Ryszard Kozendra, Dariusz Lampa, Tadeusz Śmiałek, Zbigniew Wywiół, Krzysztof Bielski, Zbigniew Woszczyzna, Krzysztof Marzec, Krzysztof Książek, Artur Opaliński, Waldemar Kucharczyk, Mariusz Wrona, Jacek Kęsek, Paweł Dąbrowski, Janusz Tomana, Krzysztof Wolski, Jacek Kołos,



Piotr Czech, Bogusław Nowak, Artur Woźniczka, Robert Habera, Krzysztof Flank, Waclaw Kowalski, Roman Łach, Józef Dudzik, Jan Zawadzki, Lucyna Suska, Tadeusz Dziedzic.

### 35 LAT PRACY W MPK

Sławomir Brzeszcz, Waldemar Janas, Bogdan Nicpoń, Waldemar Strojny, Grzegorz Trąbka, Anna Jamróz, Piotr Iwański, Andrzej Gardynik, Bogdan Górski, Jerzy Kremer, Krzysztof Dajda, Grzegorz Cieśla, Ryszard Hauptman, Zbigniew Kik, Tomasz Mucha, Lucyna Nowak, Jacek Sitko, Marian Szumny, Andrzej Janik, Jacek Ledźwoń, Mirosław Biliński, Artur Gorajczyk, Jacek Staszczuk, Marek Szklarczyk, Teresa Dubiel, Piotr Mech, Krzysztof Sołtys, Jerzy Janus, Mariusz Bubka, Jacek Borodziuk, Rafał Wicherek, Sławomir Gieras, Tomasz Zapalski, Robert Pańczyk, Sławomir Przetocki, Janusz Warchoń, Bogusław Waligórski, Krystyna Baliga, Barbara Ostafin, Andrzej Mądry, Przemysław Stoksik.

### 30 LAT PRACY W MPK

Tadeusz Kurowski, Robert Mysłek, Roman Sagan, Witold Gajdel, Paweł Gurgul, Mirosław Kadulski, Agnieszka Dzierwa, Krzysztof Krzywicki, Jerzy Warchoń, Janusz Żwirecki, Arkadiusz

Durman, Janusz Jakubowicz, Adam Niemczyk, Jan Seweryn, Lucyna Bęben, Piotr Bugaj, Sławomir Górniewicz, Teresa Grabowska, Jolanta Oziębło, Grażyna Szymańska, Adam Bielecki.

### PRACOWNICY, KTÓRZY ODESZLI NA EMERYTURĘ W 2022 ROKU

Andrzej Krupa, Wiesław Płonka, Wiesław Bugaj, Bogdan Chachlica, Jacek Dusik, Andrzej Żelazny, Jacek Olejniczak, Anna Jamróz, Andrzej Krupa, Waldemar Sermet, Adam Szczygieł, Artur Spruch, Marek Zabdyr, Marek Szelaąg, Jolanta Borycka, Anna Wierzba, Jan Gadzina, Marek Wiącek, Leszek Sekuła, Adam Chalota, Adam Góra, Janusz Korzonek, Leszek Wierzbicki, Ewa Michorowska, Waclaw Słoński, Wojciech Stępski, Marek Gniewek, Krzysztof Hajduk, Halina Ogiela, Jerzy Rumian, Ryszard Płoskonka, Anna Kaputa, Zbigniew Jamborski, Marta Płonka, Beata Ostrogórska, Bogusław Prochownik, Zbigniew Pyrek, Jowencjusz Waszczuk, Zbigniew Kawiński, Waclaw Kostrz, Tadeusz Wilczkiewicz, Janusz Rybak, Małgorzata Klimek, Bogdan Żelazo, Beata Zabawa, Tadeusz Suder, Izabella Job, Krzysztof Guberniak, Stanisław Stopa, Mieczysław Grzebieniowski, Ryszard Wróbel, Wiesław Łęcki, Wiesław Grzywa, Krzysztof Maślanka. ■



# KALENDARIUM

Dzieci zwiedziły zajezdnię tramwajową i uczyły się jak bezpiecznie podróżować komunikacją miejską



W ramach Akademii Młodego Krakowianina uczniowie krakowskich szkół podstawowych odwiedziły zajezdnię tramwajową Podgórze przy ul. J. Brożka 3. Ich przewodnikiem był Trambus, oficjalna maskotka MPK S.A. w Krakowie. Podczas wizyty uczniowie spotkali się z motorniczymi oraz inspektorami ruchu i mogli posłuchać na czym polega ich praca. Uczyły się także najważniejszych zasad bezpiecznego i kulturalnego podróżowania tramwajami.

Dzieci nie tylko dowiadywały się jak bezpiecznie poruszać się komunikacją miejską, ale także oglądały te miejsca, gdzie tramwaje są naprawiane i przechodzą przeglądy. Dzięki przejazdowi tramwajem przez myjnię, zobaczyły także jak każdego dnia myte są pojazdy MPK.

Warto podkreślić, że edukacja prowadzona przez Trambusia na specjalnie opracowanej trasie w zajezdni tramwajowej Podgórze ma uczyć bezpiecznego i kulturalnego korzystania z komunikacji miejskiej już od najmłodszych lat, czyli od szkoły podstawowej. Edukacyjne działania MPK S.A. mają także na celu zwrócenie dzieciom uwagi

na to, jak ważne dla klimatu jest korzystanie z komunikacji miejskiej.

MG

## Strażacy MPK ćwiczyli swoją sprawność

W piątek, 21 października 2022 roku sześć drużyn Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie rywalizowało na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta w zawodach sportowo-pożarniczych. Zespoły reprezentowały dwie stacje obsługi tramwajów, trzy stacje obsługi autobusów oraz Stacja Obsługi i Remontów.

Zawody miały na celu sprawdzenie posiadanego sprzętu oraz sprawności strażaków. Zwyciężyła w nich drużyna strażaków ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. II miejsce zajęli strażacy ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, zaś III miejsce zajęli strażacy ze Stacji Obsługi i Remontów.



Każda z drużyn przeszła szkolenie w temacie likwidacji wycieku substancji ropopochodnej oraz rywalizowała w konkurencji tzw. bojówce. Wymagała ona jak najszybszego rozwinięcia przez zawodników strażackich węży. Następnie zawodnicy z każdej drużyny musieli strumieniem wody trafić w specjalne tarcze.

Zakładowa Ochotnicza Straż Pożarna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A.

w Krakowie została założona w 1929 roku.. Liczy sześć sekcji i ponad 100 członków.

LJ

## Strefa EKO z MPK S.A. w Krakowie



„Półmaraton w dobrym klimacie” to inicjatywa organizowana w ramach kampanii miejskiej „Kraków w dobrym klimacie”, podczas której podejmowane są działania mające na celu zwiększanie świadomości ekologicznej wśród biegaczy. W dniu 15 października 2022 roku, w godz. od 10:00 do 17:00 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wraz z innymi jednostkami i spółkami miejskimi uczestniczyło w Strefie EKO, której celem było zachęcenie wszystkich biegaczy i kibiców do podejmowania wspólnych działań proekologicznych. Impreza zlokalizowana była obok TAURON Areny Kraków. Nasza Spółka zaprezentowała nowoczesne pojazdy ekologiczne a pracownicy MPK S.A. w Krakowie zorganizowali szereg atrakcji dla małych i dużych sportowców, między innymi można było wziąć udział w konkursie na temat wiedzy o Spółce, składać kartonowe modele ekologicznych pojazdów, czy przygotować rysunek o tematyce ekologicznej.

Sylwia Kozieł

## Akcja „Bezpieczny Powrót” w nocnej komunikacji

Po długiej przerwie spowodowanej pandemią COVID-19 do krakowskiej komunikacji nocnej

znowu wróciły patrole policji i inspektorów ruchu MPK w ramach akcji „Bezpieczny powrót”.

Wspólne patrole policji i inspektorów ruchu były prowadzone w nocy z 30 września na 1 października – od 20.00 do 4.00. W tym czasie skontrolowano 10 linii dziennych oraz trzy linie nocne (dwie tramwajowe i jedną autobusową). Wystawiono 9 mandatów oraz pouczone 19 osób. Pasa-



żerowie nocnej komunikacji byli upominani m.in. za spożywanie alkoholu i palenie papierosów wewnątrz tramwajów i autobusów.

Celem akcji „Bezpieczny powrót” jest troska o to, aby pasażerowie mogli bezpiecznie podróżować krakowskimi tramwajami i autobusami, szczególnie w godzinach nocnych. Pomysł jak skutecznie chronić pasażerów jest prosty. W środku wybranego tramwaju czy autobusu podróżuje inspektor MPK w cywilnym ubraniu i obserwuje wszystko, co dzieje się w środku pojazdu. Gdy zauważy jakiegokolwiek zachowanie, które zagraża bezpieczeństwu lub komfortowi podróżujących natychmiast informuje o tym służby porządkowe, które jadą swoim radiowozem w bliskiej odległości kontrolowanego tramwaju lub autobusu. Dzięki temu ich reakcja może być natychmiastowa.

MG

## Zmarł członek Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie

We wtorek, 11 października odbył się pogrzeb Ludwika Węgrzyna, członka Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie. W uroczystościach pogrzebowych wzięli udział członkowie zarządu kra-

kowskiego przewoźnika. Inspektorzy ruchu MPK złożyli wieniec w imieniu Spółki.

Ludwik Węgrzyn był specjalistą w dziedzinie zarządzania w administracji publicznej i finansów publicznych, ekspertem z zakresu budżetu i finansów publicznych.

Przez wiele lat pełnił funkcję Prezesa Zarządu Związku Powiatów Polskich. Był znanym działaczem samorządowym, starostą powiatu bocheńskiego przez trzy kadencje, radnym powiatu bocheńskiego od 2002 oraz wójtem gminy Bochnia. Funkcję członka Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie pełnił przez ponad 11 lat.



Fot. Związek Powiatów Polskich

Ludwik Węgrzyn był wielokrotnie nagradzany za działalność na rzecz rozwoju samorządu lokalnego.

MG

## Bezpieczne dzieciaki

Po raz pierwszy po okresie pandemii Covid-19 Fundacja ILMARINEN wraz ze Strażą Miejską Miasta Krakowa, Komendą Miejską Policji, Głównym Inspektoratem Ruchu Drogowego oraz Urzędem



Transportu Kolejowego zorganizowała dla dzieci dzień pełen atrakcji w Szkole Podstawowej nr 126 w Krakowie. Oprócz świetnej zabawy, głównym celem wydarzenia było uświadomienie dzieciom zagrożeń i niebezpieczeństw wynikających z poruszania się po drodze w czasie przemieszczania się do szkoły i domu, podróżowania środkami komunikacji publicznej (autobusem, tramwajem, pociągiem).

W czasie blisko dwugodzinnej zabawy sportowo edukacyjnej dzieci z klas pierwszych i drugich uczyły się odpowiednich zachowań w czasie przekraczania jezdni w wyznaczonych miejscach, podróży autobusem, tramwajem lub pociągiem, zachowania się w pojazdach transportu publicznego oraz na przystankach i dworcach kolejowych. Dzieci poznawały również znaki i sygnały drogowe oraz polecenia, jakie mogą wydawać osoby kierujące ruchem drogowym.

Całe wydarzenie podzielono na dwie części. Pierwsza poświęcona była komunikacji miejskiej i bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Dzieci założyły odblaskowe kamizelki dostarczone przez firmę Solaris Bus & Coach (producenta autobusów) i udały się w krótką podróż autobusem podstawionym przez MPK S.A. w Krakowie na pętlę autobusową na Osiedlu Piastów, gdzie policjanci i przedstawiciele Fundacji omawiali jak należy zachowywać się w czasie podróży i na przystankach oraz po opuszczeniu pojazdu. Dzieci dzieliły się też swoimi spostrzeżeniami z podróżowania komunikacją miejską. Dodatkową atrakcją dla dzieciaków była możliwość zobaczenia z bliska radiowozu Inspektoratu Ruchu Drogowego i zagłądnięcia w każdy jego zakamarek. Po powrocie pod szkołę dzieciaki uczyły się bezpiecznego przekraczania jezdni. Drugą część prowadziły przedstawicielki Urzędu Transportu Drogowego. Tutaj dzieci uczyły się bezpiecznych zachowań w pociągach, na przystankach i dworcach kole-

jowych oraz w pobliżu torów. Tu niespodzianką dla dzieci był Rogatek – nosorożec maskotka, który jest przewodnikiem w programie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Na zakończenie każde dziecko otrzymało prezent, w którym oprócz odblaskowej kamizelki znajdowały się odblaskowa opaska, odblask do zawieszenia, książka z kolorówką i grą planszową oraz maskotką Rogatka.

IH

## Stowarzyszenie Elektryków Polskich w MPK podsumowuje swoją działalność

Członkowie Koła nr 3 Stowarzyszenia Elektryków Polskich w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. odbyli zebranie sprawozdawczo-wyborcze podsumowujące kadencje w latach 2018–2022. Odbyło się ono 14 października 2022 roku. Kadencja 2018–2022 była bardzo specyficzną kadencją z uwagi na prawie dwuletnią pandemię COVID-19, w czasie której z uwagi na obostrzenia nie mogły się odbywać zebrania i posiedzenia Koła SEP.

Przewodniczący Koła, inż. Kazimierz Mamoń otworzył zebranie i powitał zaproszonych gości: prezesa zarządu SEP Oddziału Krakowskiego – mgr inż. Macieja Burnusa oraz dyrektora technicznego MPK S.A. w Krakowie – mgr inż. Kazimierza Fudalę.

Przewodniczący przedstawił zebrany sprawozdanie z działalności Koła. Zaangażowanie członków Koła SEP m.in.:

- aktywne uczestnictwo w seminariach instalatorów organizowanych przez oddział krakowski SEP,
- uczestnictwo w wycieczkach technicznych organizowanych przez oddział krakowski SEP
- udział inż. K. Mamonia i inż. J. Ochniowskiego w seminariach organizowanych przez Małopolską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa w Krakowie,
- udział przewodniczącego Koła SEP w obchodach 100-lecia Stowarzyszenia Elektryków Polskich 1919–2019 (inż. Kazimierz Mamoń został wówczas odznaczony Złotą Odznaką Honorową SEP za całokształt działalności na rzecz Stowarzyszenia Elektryków Polskich),

- przewodniczący Kazimierz Mamoń uczestniczył 11 czerwca 2019 roku w mszy św. w kościele Kapucynów w Krakowie z okazji 100-lecia Oddziału Krakowskiego SEP,
- udział członków Koła SEP w noworocznych spotkaniach z zarządem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie oraz przedstawicielami władz Oddziału Krakowskiego SEP,
- udział przewodniczącego Koła inż. Kazimierza Mamonia w wizycie technicznej w Instytucie CERN w Szwajcarii,
- udział w dyskusji technicznej „Technologie baterii litowo-jonowych. Magazynowanie energii – przegląd wdrożeń w Polsce”.

W dalszej części zebrania wybrano nowe władze Koła nr 3 SEP na kadencję 2022–2026. W skład zarządu weszli:

- Mirosław Czechowski – przewodniczący Koła SEP,
- Artur Gorajczyk – sekretarz Koła SEP,
- Rafał Walaszek – skarbnik Koła SEP.

Inż. Kazimierz Mamoń nie kandydował na funkcję przewodniczącego Koła nr 3 SEP z powodów zdrowotnych. Uczestnicy spotkania podziękowali mu za prowadzenie Koła SEP przez trzy kadencje, przypominając że reaktywował on tę organizację w 2010 roku.

Kazimierz Mamoń pogratulował nowym wybranym członkom zarządu Koła nr 3 SEP, życząc im owocnej i skutecznej pracy w kadencji 2022–2026.

KM

## Targi w Kielcach

W dniach 12–14.10.2022 r. w Kielcach, już po raz kolejny, a dokładnie po raz szesnasty odbyły się Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO. Targi te, to doskonała okazja do jednego liczącego się na rynku spotkania całej branży transportu zbiorowego w jednym miejscu, w cyklu dwuletnim. To okazja również do zapoznania się z trendami rynkowymi, nowymi produktami oraz z innowacyjnymi rozwiązaniami.

Również i w tym roku, jak można przeczytać na stronie: <https://www.targikielce.pl>, Targi spełniły oczekiwania wystawców, gdyż wystawa pełna była spotkań, rozmów, a spektakularne premiery pojazdów oklaskiwały tłumy. Premier jak i prezentacji było sporo. Na niemal 8 tysiącach metrów kwadratowych powierzchni, nowości prezentowało 100 wystawców z 9 krajów.

Już pierwszy dzień rozpoczął się od ekscytującej premiery dwunastometrowego autobusu elek-



trycznego ARP e-vehicles – PILEA 12E. To pierwszy w kraju autobus z baterią w podłodze, co obniża jego środek ciężkości i pozwala na zastosowanie płaskiej podłogi na całej jego długości, a tym samym znacząco wpływa na komfort jazdy i poruszania się po autobusie. Dużym atutem tego autobusu jest zasięg – ponad 400 km na jednym ładowaniu.

Swoją premierę miał też autobus konkurencyjnej firmy Isuzu. NovoCiti VOLT to pierwszy e-pojazd tej firmy o długości 8 metrów. Wyposażony w silnik elektryczny TM4 Sumo MD o mocy 255 kW. NovoCiti VOLT zapewnia zerową emisję i obniżony poziom hałasu w miastach. Dodatkowo pojazd zapewnia najlepszą manewrowość wśród pojazdów elektrycznych.

Swojego elektryka zaprezentowała także firma MAN. MAN Lion's City E osiąga zasięg ponad 350 kilometrów po jednym naładowaniu akumulatora. Pojazd dostępny jest w trzech rozmiarach: 10, 12 i 18 metrów, a każdy został stworzony z myślą o zero emisyjności i maksymalnej wygodzie dla pasażerów.

Inne, bo wodorowe rozwiązanie zaprezentowała podczas Transexpo nowo powstała firma Arthur z Niemiec. Model H2 BUS to autobus wodorowy, który w całości będzie produkowany w Lublinie. Autobus będzie czerpał energię z ogniwa paliwowego mocy między 60 a 125 kW. Wodór do zasilania autobusu będzie tankowany pod ciśnieniem 350 bar. Maksymalny zasięg autobusu na jednym tankowaniu wodoru to 450 kilometrów.

Swoją premierę miały nie tylko autobusy. Firma Ekoenergetyka-Polska S.A. zaprezentowała system Combo: najszybszą stację ładowania AXON Ultra 420 z magazynem energii, a firma Simple H2 Sp. z o. o. – Stację Wytwarzania i Tankowania Wodoru.

Wiele wystawowego czasu poświęcone było konferencjom. Jedną z nich dotyczyła „Elektronicznej karty drogowej w komunikacji miejskiej – pierwsze wdrożenia w Polsce”. Nie zabrakło też konferencji prasowej prezentującej dostępne

miejsca pracy w komunikacji miejskiej, w której głos zabrały m.in. koleżanki z Działu Marketingu: Lilianna Jakiel i Justyna Mierzwa. Na targach miała miejsce też pogładowa lekcja dla młodzieży pt. „Ile kosztuje podróżowanie po mieście?”.

Przy okazji kieleckich targów – jej współorganizator, czyli Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, zaprezentowała siedem zabytkowych pojazdów z czterech miast Polski: dwa z Warszawy: 90-letniego Renault-Somua Six 90 – ikonę przedwojennej komunikacji miejskiej i Jelcza PR110U, trzy z Krakowa: Jelcza 272MEX, Jelcza 272 pogotowie autobusowe z przyczepą Lindner, jednego z Poznania: Ikarusa 260 – najmłodszego z prezentowanych zabytków i jednego z Nowego Sącza: Autosana H9-35. Wszystkie, jak na takie gwiazdy komunikacji miejskiej przystało, prezentowane były na czerwonym dywanie (wykładzinie).

MPK S.A. w Krakowie prezentując na stoisku IGKM swoje pojazdy, uatrakcyjniło wystawę specjalnie na te dni przygotowanym programem podzielonym na trzy bloki:

- blok historyczny – zorganizowany w autobusie technicznym, gdzie poprzez przygotowane konkursy nawiązujące do jubileuszu 95-lecia komunikacji autobusowej w Krakowie, biorący w nich udział mogli poznać historię naszej Firmy,
- blok nawiązujący do teraźniejszości – ze stanowiskiem do prezentacji multimedialnych, w tym takiej, która zachęcała do podjęcia pracy na stanowisku kierowcy w naszej Firmie. Prezentacja połączona była z dyskusją,
- blok rozrywkowy pt. „Domówka w Ogórku w stylu lat 70-tych”, gdzie przy dźwiękach muzyki „z tamtych lat” można było zatańczyć i pośpiewać, a także powspominać lub w przypadku później urodzonych posłuchać wspomnień, jak to w tych czasach podróżowało się komunikacją.

Jak zwykle, stanowisko obsługiwane przez naszych pracowników cieszyło się ogromną popularnością, szczególnie wśród młodzieży szkolnej, która w dniu otwartym dla publiczności licznie nas odwiedzała. Uczniowie oprócz wiedzy jaką zyskali na naszym stanowisku, mieli okazję rywalizować między sobą w zawodach na czas – kto pierwszy złoży kartonowy model autobusu. Kto wie, może niektórzy z nich zapukają kiedyś do naszych drzwi, by złożyć podanie o pracę.

W ciągu trzech dni trwania Targów, wydarzenie współorganizowane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej odwiedziło niemal 4000 zwiedzających. Czy za 2 lata rekord zostanie pobity?

MB ■

# FOTOZABAWA



*Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach*





## Wagon 105NT

Seria: Krakowskie tramwaje

Tramwaj typu 105NT był eksploatowany w Krakowie w latach 80. i 90. ubiegłego wieku. Ten typ tramwaju nie jest powszechnie znany, bo powstał w niewielu egzemplarzach i nigdy nie trafił do dużej seryjnej produkcji.

Na pierwszy rzut oka wagon 105NT niemal nie różni się od wagonów z serii 105N, czyli popularnych „akwariów”. Historyczny wagon 105NT był bowiem kolejnym etapem w ich rozwoju. To co najistotniejsze i co wyróżnia wagon 105NT jest bowiem niewidoczne dla obserwatora – dotyczy konstrukcji i rozwiązań związanych z napędem tramwaju.

Wszystko zaczęło się w 1982 roku, kiedy MPK nawiązano współpracę z Akademią Górniczo-Hutniczą. Efektem tego wspólnego działania miało być powstanie nowoczesnego napędu impulsowego mogącego zastąpić układ oporowy oferowany przez producenta tramwajów. Rozwiązanie to nie było pierwszą tego rodzaju próbą jaką podejmowano w Polsce. Głównym powodem budowy nowego sposobu sterowania napędem była wysoka awaryjność istniejącego rozwiązania w wagonach 105N i jego duża energochłonność. Wykonany prototypowy tramwaj 105NT z nowym numerem „1” oddano do eksploatacji, jeszcze bez pasażerów, w marcu 1984 roku. Ale już w latach 1986 – 1988 do ruchu trafiło w sumie pięć wagonów tego typu, które wozily pasażerów.

W 1986 roku Konstal otrzymał zlecenie produkcji zaledwie 10 zmodernizowanych i wyposażonych w nową aparaturę wagonów 105NT, które miały trafić do pięciu przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce. Powstały dopiero w 1989 roku.

Konstal, pomimo pierwotnego entuzjazmu, dość szybko zrezygnował z masowej produkcji. Głównym powodem był brak niezbędnych do budowy aparatury komponentów i chętnych do jej wytworzenia. Z kolei eksploatacja wagonów 105NT w Krakowie, choć początkowo dobrze odbierana, w krótkim czasie okazała się problematyczna. Prototypowe rozwiązania, brak części, a przede wszystkim brak odpowiednio przeszkolonej kadry, niezbędnej do utrzymania nietypowych pojazdów, zmuszał przewoźnika do coraz częstszego wycofywania ich z ruchu. W 1995 roku skasowano dwa wagony 105NT, a w 1996 roku, przy zwiększonych zakupach używanych wagonów z Norymbergi, zdecydowano o likwidacji pozostałych. Żaden nie dotrwał do naszych czasów.

Odbudowa wagonu 105NT pewnie nie byłaby możliwa, gdyby nie współpraca z Tramwajami Śląskimi. W 2007 roku taki właśnie wagon wypożyczono z Katowic, aby pełnił rolę holownika w Stacji Obsługi i Remontów MPK. Wtedy jego zadaniem było przetaczanie pudeł jak i całych wagonów NGT6 pomiędzy halami. Z Katowic przyjechał wtedy do Krakowa jeden z dziesięciu wyprodukowanych przez Konstal w 1989 roku wagonów 105NT. Wagonowi nadano numer 1001 należący do grupy pojazdów technicznych. Niebawem też sfinalizowano zakup tramwaju. W zamian na Śląsk trafił jeden z krakowskich wagonów 105Na. Zakończenie montażu wagonów NGT6 Bombardiera zbiegło się z awarią wagonu 105NT. Odstawiony w zajezdni Podgórze, pomalowany na pomarańczowo tramwaj, oczekiwał na naprawę. Ostatecznie wagon udało się odbudować w 2022 roku.



## Lajkonik II

Seria: Krakowskie tramwaje

Nowe Lajkoniki II to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdnyymi o długość 33,4 m. Drzwi wejściowe o większej niż standardowo szerokości (1400 mm) zapewniają szybką wymianę pasażerów. Specjalna konstrukcja czoła pojazdu zmniejsza ryzyko wciągnięcia pieszego pod pojazd w razie wypadku.

W nowych tramwajach jest więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach. Nowością będą także

specjalne oparcia dla osób stojących. Tramwaje przewiozą jednocześnie 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Będą wyposażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, kamery oraz porty USB do ładowania smartfonów.

Warto podkreślić, że Kraków kupił 60 takich tramwajów. Dwa z nich będą przystosowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej, a pozostałe zostaną tak zaprojektowane, aby w przyszłości móc korzystać z tego rozwiązania.



## Wagon 105NT

Seria: Krakowskie tramwaje



## Lajkonik II

Seria: Krakowskie tramwaje

