

PRZEWOŹNIK RAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 1 (90) 2024
(styczeń-marzec)
egzemplarz bezpłatny



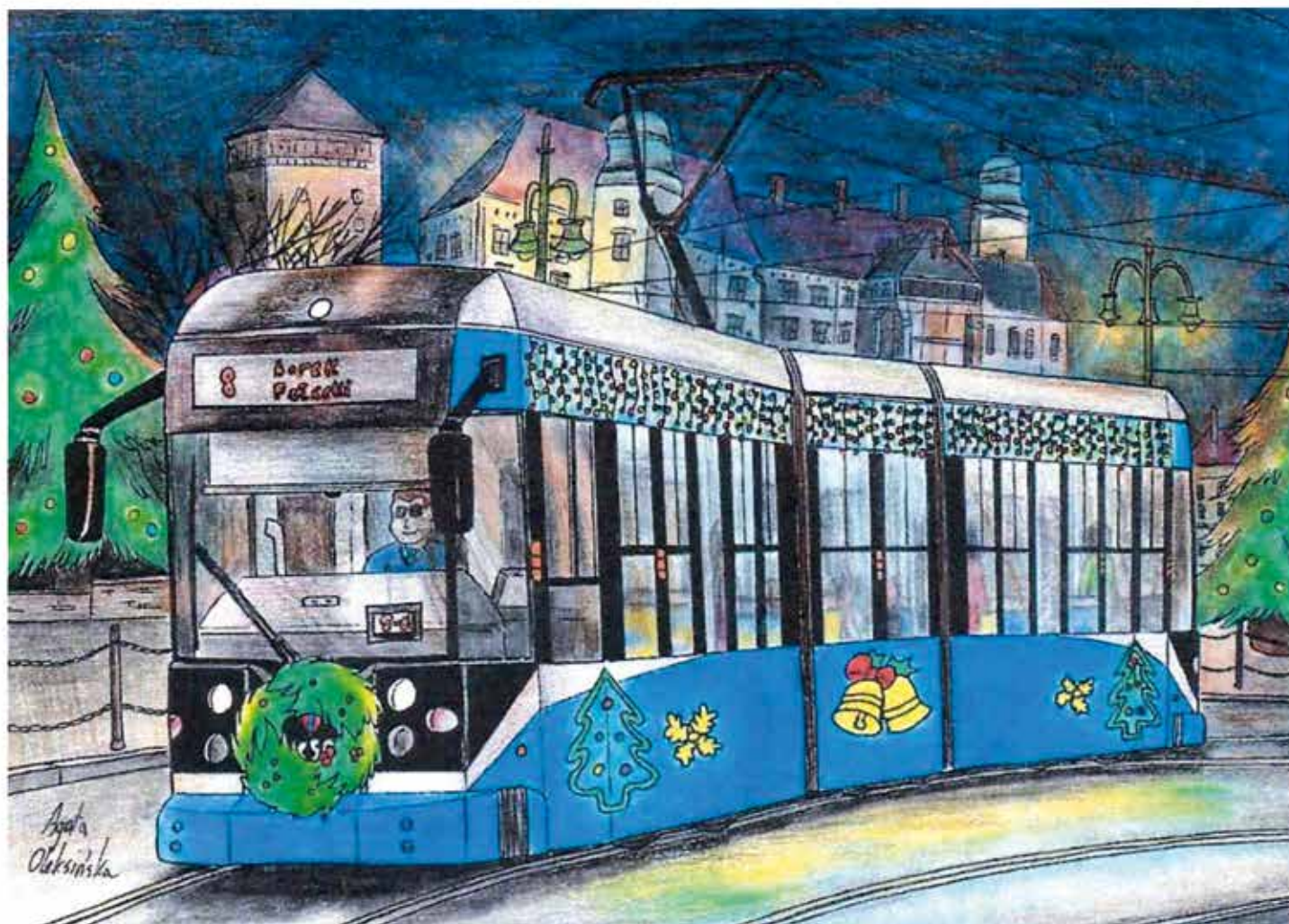
110. Lajkonik

W numerze:

Rektor Politechniki Krakowskiej o przyszłości
krakowskiego transportu

110 Lajkoników wozi pasażerów w Krakowie

Kolejna karta z krakowskimi autobusami



Wesołych Świąt Bożego Narodzenia

Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku 2024,
wielu radosnych i ciepłych chwil,
odpoczynku w rodzinnym gronie
oraz mnóstwa pomyslności w życiu prywatnym i zawodowym
życzą

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



Niech Lajkonik przyniesie szczęście nowym tramwajom i wszystkim motornicznym

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” publikujemy dwie rozmowy, które gorąco polecam czytelnikom. Pierwszą z nich przeprowadziłem z rektorem Politechniki Krakowskiej, prof. Andrzejem Szarata. To osoba, która od wielu lat zajmuje się krakowskim transportem i potrafi o nim bardzo ciekawie mówić. Warto przeczytać wywiad, aby dowiedzieć się czy zdaniem prof. Andrzeja Szaraty w Krakowie trzeba wybudować metro oraz czy będą nas wozić pojazdy autonomiczne. Dowiedziecie się także co rektor Politechniki Krakowskiej myśli o krakowskich tramwajach i czy ma jakieś niezrealizowane marzenia.

Drugą rozmowę, którą publikujemy, przeprowadziłem z Tomaszem Czauderną. To wieloletni pracownik MPK S.A. w Krakowie, który na co dzień wykonuje zadania w dziale Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej. To co go wyróżnia to obroniony w tym roku doktorat na Politechnice Krakowskiej. Temat tej pracy jest na tyle skomplikowany, że nie będę go próbował tutaj powtó-

rzyć. Warto jednak o tej pracy doktorskiej i tym, jak powstawała przeczytać. Ale nie tylko tytuł doktora wyróżnia Pana Tomasza. Jako wielki miłośnik tramwajów i autobusów potrafi je prowadzić. Czy po obronie doktoratu nadal będzie woził pasażerów? Zapytaliśmy go o to. Koniecznie sprawdźcie co odpowiedział.

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” nie mogło zabraknąć relacji z wyjazdu 110. Lajkonika na linię. Temu wydarzeniu towarzyszył wyjątkowo jeden z symboli Krakowa – Lajkonik wraz z orszakiem, który jest znany ze swojego corocznego marszu ulicami Krakowa. Podobnie jak podczas tych marszów, także w naszej zajezdni w Nowej Hucie uderzył swoją buławą ostatni 110. tramwaj oraz prowadzącego go motorniczego. To zdecydowanie powinno przynieść pomysłość nowym wagonom i prowadzącym je motornicznym! Koniecznie zobaczcie zdjęcia z tego wydarzenia, które publikujemy w tym numerze.

A ponieważ to świąteczny numer „Przewoźnika Krakowskiego” życzę Państwu wszelkiej pomysłości w Nowym Roku.

Miłych podróży. Miłej lektury!

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

| | | | |
|---|----|--|----|
| <i>Marek Gancarczyk</i> 110 Lajkoników przewozi już pasażerów w Krakowie..... | 5 | <i>Marek Gancarczyk</i> Stacja Obsługi Autobusów Płaszów najlepsza w konkursie BHP | 32 |
| <i>Marek Gancarczyk</i> MPK ma już 121 autobusów elektrycznych..... | 8 | <i>Marek Gancarczyk</i> W 9. Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa zwyciężyła Policja..... | 33 |
| <i>Marek Gancarczyk</i> Autonomiczne pojazdy, tramwaje w tunelach, wodorowe autobusy. Jaka przyszłość czeka krakowski transport? | 11 | <i>Tomasz „Truchtacz” Bałabański</i> Jesień 2023 Runnersów..... | 34 |
| <i>Marek Gancarczyk</i> Doktor, który wozi pasażerów..... | 15 | <i>Tomasz Bałabański</i> Jarek na tronie w podwójnej koronie! | 36 |
| <i>Marek Gancarczyk</i> Mariusz Szałkowski w złotej księdze wychowanków Politechniki Krakowskiej..... | 17 | <i>Marek Gancarczyk</i> Klub Honorowych Dawców Krwi podsumował kolejny rok działalności | 37 |
| <i>Lilianna Jakiel</i> Historyczne pojazdy MPK na ulicach innych polskich miast | 18 | <i>Marek Gancarczyk</i> Wizyta związkowców z Norwegii w miejskich spółkach | 38 |
| <i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie wyremontowało historyczny tramwaj S2D dla Poznania | 19 | <i>Katarzyna Sadowska</i> Zmiany w przepisach porządkowych..... | 39 |
| <i>Jacek Kołodziej</i> 85 lat Sanoków | 20 | <i>Marek Morajda, Rafał Rudek</i> Co tramwaj i autobus w nocy przywieźć może ...? . | 40 |
| <i>Lilianna Jakiel</i> MPK wyróżniło 188 pracowników z najdłuższym stażem..... | 22 | <i>Marek Gancarczyk</i> Strażacy MPK w Krakowie ćwiczyli swoje umiejętności | 41 |
| <i>Paweł Walasek</i> Wysokie miejsca kierowców MPK w ogólnopolskim konkursie IGKM | 28 | <i>Marek Gancarczyk</i> „Bądź wrażliwy – ustąp miejsca!”..... | 43 |
| <i>Marek Gancarczyk</i> Zarząd MPK w Krakowie docenił wyniki kierowców w konkursie IGKM..... | 30 | <i>Grzegorz Mental</i> Krakowski Lajkonik z wizytą w zajezdni MPK..... | 44 |
| <i>Justyna Mierzwa</i> Pracownicy MPK zbierali żywność dla potrzebujących..... | 31 | <i>Małgorzata Rzyczniak</i> Świąteczny tramwaj MPK wyjechał po raz dziesiąty | 45 |
| | | <i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa..... | 46 |

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Beata Cwiek, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierzwa, Leszek Uchański.
Fotografia na okładce: 110. Lajkonik wyjeżdża na linię.
Fotografie w numerze: Grzegorz Mental, Grzegorz Szydło.

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.
Nakład: 1000 egz.
Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30-347 Kraków, tel. 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

MAREK GANCARCZYK

110 LAJKONIKÓW PRZEWOZI JUŻ PASAŻERÓW W KRAKOWIE



Mieszkańcy Krakowa mają już do swojej dyspozycji 110 nowych tramwajów Lajkonik. Ostatni 110. Lajkonik wyjechał na linię 9 listopada 2023 roku z zajezdni tramwajowej Nowa Huta. Tym samym została zakończona jedna z największych w Polsce i Europie dostaw nowych wagonów, warta w sumie ponad jeden miliard złotych.

Wyjazd ostatniego Lajkonika z Nowej Huty nie jest przypadkiem. To tam stacjonuje najwięcej tych wagonów, bo aż 80. Pozostałe 30 wagonów stacjonuje w zajezdni Podgórze. W efekcie dostaw z nowohuckiej zajezdni zniknęły już wszystkie wagony 105N, czyli wysokopodłogowe i nieklimatyzowane tramwaje.

— Zakończenie dostaw 110 nowych tramwajów ma olbrzymie znaczenie dla krakowskiego transportu. Wystarczy powiedzieć, że te nowoczesne, niskopodłogowe i klimatyzowane tramwaje stanowią jed-

ną trzecią całej floty tramwajowej w naszym mieście. Dzięki temu tramwaje z niską podłogą, dostosowane do przewozu osób z ograniczoną mobilnością, jeżdżą obecnie na każdej krakowskiej trasie, w większości obsługując wszystkie kursy lub co najmniej część z nich — powiedział podczas konferencji prasowej Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa.

Wyjątkowo w tym wydarzeniu wziął udział krakowski Lajkonik (Konik zwierzyńiecki) wraz z orszakiem i orkiestrą Mlaskoty, którzy przemierzają krakowskie ulice tylko raz w roku podczas tradycyjnego pochodu. Nie mogło ich jednak zabraknąć w nowohuckiej zajezdni i to nie tylko dlatego, że tramwaj nosi imię Lajkonika, a trasa orszaku wiedzie ulicami, po których przejeżdżają także tramwaje. Symbol Konika zwierzyńieckiego został umieszczony na zewnątrz każdego ze 110 wagonów, a także znajduje się wewnątrz — na obiciu siedzeń. Obecność Lajkonika miała jeszcze jeden



Prezydent Krakowa z Lajkonikiem podczas prezentacji 110. nowego tramwaju

cel – zgodnie z krakowskim zwyczajem ma ona przynieść pomyślność nowym tramwajom oraz prowadzącym je motorniczym. To dlatego zarówno tramwaj jak i jego prowadzący przed wyjazdem zostali symbolicznie uderzeni buławą przez Lajkonika. Jednocześnie prezydent Krakowa oraz obecny na wydarzeniu dyrektor Muzeum Krakowa Michał Niezabitowski otrzymali obrazy z fragmentami oryginalnego materiału z obić siedzeń tramwajowych z wizerunkiem właśnie Lajkonika. Ten wyjątkowy upominek trafił już do zbiorów Muzeum Krakowa.

— *Dla naszego przedsiębiorstwa realizacja kontraktów, które obejmowały dostawę 110 nowych tramwajów, była wielkim wyzwaniem. Nie byłoby to możliwe bez skutecznego pozyskiwania środków unijnych. Nam udało się pozyskać dofinansowanie do zakupu nowych tramwajów w wysokości niemal 193 mln zł netto. Zakończenie dostaw Lajkoników sprawiło, że niskopodłogowe tramwaje we flocie MPK stanowią już ponad 90 proc. Nowe tramwaje przewożą pasażerów na 10 z 23 istniejących obecnie linii w Krakowie. Zapewniają one wygodny i komfortowy przyjazd nie tylko naszym pasażerom, ale także zde-*

cydowanie poprawiły warunki pracy naszym motorniczym — podkreślał zalety nowych wagonów Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Nowe Lajkoniki to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdnyymi. Specjalna konstrukcja czoła pojazdu została tak opracowana, aby zmniejszać 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. Funkcjonują w nich także zewnętrzne zapowiadacze numeru i kierunku jazdy, które pomagają w podróży osobom niewidomym i słabowidzącym. Tramwaje jednocześnie mogą przewieźć 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Są wyposażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, kamery oraz porty USB do ładowania smartfonów. Warto podkreślić, że 4 tramwaje ze 110 sztuk są przystosowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej, a pozostałe zostały tak zaprojektowane, aby w przyszłości móc korzystać z tego rozwiązania.

Produkcja i dostawy tramwajów Lajkonik zamówionych w ramach przetargów z 2018 i 2020 roku



Prof. Michał Niezabitowski, dyrektor Muzeum Krakowa otrzymał od prezesa MPK w Krakowie obraz z fragmentem oryginalnego materiału z obić siedzeń tramwajowych

przypadły na burzliwy i trudny czas – na przełomie 2019 i 2020 roku wybuchła pandemia Covid, w 2022 wojna w Ukrainie. Skutki tych wydarzeń były dla wielu przedsiębiorstw dużym wyzwaniem – drastyczny wzrost kosztów energii, wysoka inflacja, zaburzenia w łańcuchach dostaw i wzrost cen komponentów do produkcji wpłynęły negatywnie na działalność i wyniki wielu firm. Mimo licznych trudności producent nowych tramwajów pracował nieprzerwanie, aby dostarczyć do Krakowa wszystkie zamówione pojazdy.

— *Mimo wielu przeciwności pracowaliśmy intensywnie na bieżąco dostarczając do Krakowa kolejne pojazdy. Na krakowskich torach kursuje już 110 tramwajów Stadlera. Bardzo się cieszę, że zakończyliśmy ten wymagający projekt sukcesem. Dziękuję zespołom projektowym MPK w Krakowie i Stadlera za zaangażowanie i nie zawsze łatwą, ale skuteczną współpracę* — podkreślał Tomasz Prejs, prezes zarządu Stadler Polska.

Wszystkie pojazdy zostały wyprodukowane w polskich zakładach Stadlera – w Stadler Środa powstały stalowe pudła wagonów, a w siedleckim zakładzie Stadler Polska pojazdy zostały zabudowane i uruchomione.

— *Wiemy, że nasze nowoczesne, komfortowe tramwaje Lajkonik cieszą się dużą sympatią krakowian, co jest dla nas powodem do dumy i satysfakcji. Cieszymy się, że dzięki dostarczonym pojazdom Stadler ma swój udział w poprawie komfortu podróżowania tym środkiem komunikacji publicznej w Krakowie. Dziękujemy MPK w Krakowie za zaufanie i życzymy efektywnej eksploatacji* — mówił podczas wydarzenia Arkadiusz Świerkot, członek zarządu Stadler Polska.

Zakończenie dostaw 110 Lajkoników nie oznacza, że w Krakowie nie pojawią się już nowe tramwaje. Krakowski przewoźnik planuje zakup kolejnych nowych, niskopodłogowych wagonów wyposażonych w klimatyzację, system informacji pasażerskiej, monitoring i udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością. Chodzi o dostarczenie do Krakowa w najbliższych latach w sumie 60 nowoczesnych wagonów, przy czym w pierwszej kolejności planowany jest zakup 30 sztuk. MPK S.A. w Krakowie planując zakup nowych tramwajów będzie poszukiwać zewnętrznych środków finansowych, które pozwoliłyby na pokrycie części kwoty potrzebnej do ich zamówienia. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK MA JUŻ 121 AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH



Pamiątkowy obraz z grafiką krakowskiego autobusu wręczył prezesowi zarządu MPK w Krakowie przedstawiciel firmy Solaris

Mieszkańcy Krakowa mają już do swojej dyspozycji 121 autobusów elektrycznych. Stało się tak dzięki dołączeniu pod koniec 2023 roku do floty MPK S.A. w Krakowie 22 nowych autobusów zeroemisyjnych. Ich zakup był dofinansowywany z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020.

PIERWSZE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE IRIZAR W KRAKOWIE

23 listopada na terenie pętli autobusowej Os. Kurdwanów odbyła się prezentacja czterech autobusów elektrycznych marki Irizar. To pierwsze pojazdy tej marki w Krakowie.

— Kraków od wielu lat realizuje inwestycje, których celem jest czyste powietrze i zdrowie mieszkańców. Obejmują one nie tylko usunięcie palenisk na paliwa stałe, ale także ograniczenia emisji zanieczyszczeń wytwarzanych przez transport. Krakowska flota autobusów należy od wielu lat do jednych z najbardziej przyjaznych dla środowiska. Pięć lat temu wycofaliśmy z ruchu wszystkie autobusy poniżej normy Euro 5. Dzisiaj możemy ogłosić, że co piąty krakowski autobus jest elektryczny — mówił podczas prezentacji Andrzej Kulig, wiceprezydent Krakowa.

W prezentacji czterech nowych autobusów wzięli udział przedstawiciele firmy Irizar. Ta hiszpańska marka jest obecna w Polsce od 2011 roku i aktualnie zajmuje mocną pozycję wśród produ-



Nowy Irizar podjeżdża na stanowisko do ładowania

centów autobusów turystycznych. W Krakowie pojawiły się pierwsze miejskie autobusy elektryczne, co jest ich debiutem na rynku pojazdów miejskich.

— Jesteśmy zaszczyceni, że możemy brać aktywny udział w krakowskim projekcie związanym z rozwojem elektromobilności oraz z dbałością o środowisko. Z niecierpliwością czekamy też na dalszy wkład Irizar e-mobility na redukcję emisji CO₂ na polskim rynku, dzięki naszym nowoczesnym rozwiązaniom w zakresie zeroemisyjnej mobilności elektrycznej. Dziękujemy MPK S.A. w Krakowie za zaufanie. Mamy nadzieję wzbogacić doświadczenia podróżnicze mieszkańców miasta i pozytywnie wpłynąć na jakość ich życia. Serdeczne podziękowania kierujemy do naszego partnera – Grupy Wanicki, za umożliwienie tej szansy, będącej wynikiem owocnej współpracy obu naszych firm — podkreślał Jose Antonio

Sola, członek zarządu, dyrektor sprzedaży Irizar e-mobility.

Nowe elektryki mają długość 12 metrów. Są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, wydzieloną przestrzeń oraz platformę dla osób poruszających się na wózkach, monitoring i porty USB do ładowania smartfonów. Każdy pojazd ma funkcję ładowania przez wtyczkę oraz przez pantograf, który umożliwia ładowanie szybkie oraz wolne. Warto podkreślić, że wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w autobusie, w tym ogrzewanie są zasilane wyłącznie energią elektryczną.



Andrzej Kulig, zastępca prezydenta Krakowa na stanowisku kierowcy rozpoczyna proces ładowania nowego autobusu Irizar

— Bardzo się cieszę, że do naszej floty dołączyły nowe autobusy zasilane energią elektryczną dostarczone przez firmę Irizar. Tym bardziej, że jesteśmy pierwszym polskim przedsiębiorstwem, które będzie eksploatować autobusy tej marki. Zamawiając nowe pojazdy zawsze

wymagamy od producentów najwyższej jakości produktu. To bardzo ważne nie tylko z punktu widzenia naszych pasażerów, ale także naszych prowadzących i pracowników zaplecza. Jestem przekonany, że nowe autobusy marki Irizar będą dobrze służyć nam wszystkim — podkreśli Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

18 PRZEGUBOWYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH SOLARISA

Kilka tygodni wcześniej, 26 października 2023 roku komunikacja miejska w Krakowie wzbogaciła się o 18 przegubowych Solarisów Urbino 18 electric. Dostawa przegubowców została zrealizowana w oparciu o podpisany w październiku 2022 roku kontrakt, o wartości ponad 64 mln złotych. Nowe pojazdy kursują na liniach 164, 174, 194 oraz 503.

— Chciałbym podziękować MPK S.A. w Krakowie za powierzenie nam po raz kolejny zamówienia na bezemisyjne autobusy, które wzmocnią bardzo nowoczesną flotę przewoźnika. W imieniu firmy Solaris składam serdeczne gratulacje całej spółce. To wspaniała inwestycja w stronę poprawy jakości życia w tym pięknym mieście — powiedział Mateusz Figaszewski, reprezentujący firmę Solaris na uroczystości oficjalnego przekazania autobusów.

Magazynami energii w krakowskich e-busach są baterie Solaris High Energy o pojemności 420 kWh. Dla jeszcze większej sprawności i mniejszego zużycia energii instalacja napędowa została wyko-

nana w nowatorskiej technologii SiC, czyli z wykorzystaniem układów opartych o węgiel krzemu. Dostarczone przegubowe Urbino mogą być ładowane zarówno przez wtyczkę plug-in, jak i przez pantograf.

Autobusy bateryjne przeznaczone dla Krakowa zostały zaprojektowane w układzie drzwi 2-2-2-2. Każdy z pojazdów mieści 141 pasażerów, 42 zaś na miejscach siedzących. Modele zostały wyposażone w wydajną klimatyzację, rozbudowany system informacji pasażerskiej, a także pełen monitoring i porty USB do ładowania smartfonów. Co istotne, wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w autobusie, w tym ogrzewanie, są zasilane wyłącznie energią elektryczną.

NOWE STACJE DO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

MPK S.A. w Krakowie powiększając flotę autobusów elektrycznych jednocześnie zwiększało liczbę ładowarek na terenie miasta, które umożliwiają doładowanie baterii tych pojazdów między kursami. Obecnie autobusy elektryczne MPK mogą się ładować w sumie w ośmiu lokalizacjach w różnych punktach miasta. Krakowski przewoźnik dysponuje już 14 szybkimi ładowarkami, a w przyszłym roku dołączy do nich kolejna ładowarka w rejonie pętli Rżąka.

Wartość zakupu 121 autobusów elektrycznych to 323 mln zł netto, z czego niemal 250 mln zł to dofinansowanie ze środków zewnętrznych. ■



18 autobusów elektrycznych Solarisa

MAREK GANCARCZYK

AUTONOMICZNE POJAZDY, TRAMWAJE W TUNELACH, WODOROWE AUTOBUSY.

Jaka przyszłość czeka krakowski transport?

O przyszłości krakowskiego transportu oraz planach Politechniki Krakowskiej rozmawiamy z rektorem Politechniki Krakowskiej prof. Andrzejem Szarata

Marek Gancarczyk: Na samym początku rozmowy zapytałem, czym najchętniej dojeżdża Pan do pracy?

Andrzej Szarata: Niestety najczęściej jest to samochód. Ale bardzo chętnie wsiałam do tramwaju, gdy mam spotkanie w centrum. Mieszkam w Bronowicach, więc w tym wypadku tramwaj jest idealnym rozwiązaniem, bo po kilkunastu minutach jestem przy Teatrze Bagatela.

MG: Równie chętnie tramwaje wybiera wielu mieszkańców – kursują z dużą częstotliwością, jadą wydzielonym torowiskiem, więc nie blokują ich w korkach samochody. Czy ta obecna komunikacja tramwajowa wystarczy, aby takie miasto jak Kraków miało sprawny transport publiczny?

AS: Uważam, że nie. Na pewno brakuje dodatkowego systemu. On może być oczywiście oparty na tramwaju, ale musi wykorzystywać bezkolejowy przejazd. Nie uciekniemy od budowy tuneli w mieście, w którym szybko będą przejeżdżać czy to tramwaje czy wagony metra.

MG: Czyli jednak metro? Bardzo zdecydowanie mówili o jego budowie w Krakowie niektórzy politycy podczas ostatniej kampanii wyborczej.

AS: Politycy zawsze o tym mówią. I to trzeba rzeczywiście zacząć robić. Odbyliśmy już w Krakowie na ten temat mnóstwo dyskusji. Mamy wiele profesjonalnych opracowań na temat budowy metra przygotowanych przez specjalistów. Uważam więc, że władze miasta mają wystarczającą wiedzę,

aby w tym temacie podejmować konkretne działania. Oczywiście odpowiadając na pytanie, czy ma to być tradycyjne ciężkie metro, warto wziąć pod uwagę jego dostępność. To rozwiązanie jest bowiem najbardziej efektywne, gdy odległości między przystankami są odpowiednio duże i wagony mogą się w tunelach rozpędzić. Większe odległości między przystankami, to jednak mniejsza dostępność. Mamy jednak inne systemy uwzględniające tę większą dostępność, jak chociażby ten w Brukseli, gdzie funkcjonuje tzw. premetro obsługiwane przez tramwaje kursujące w tunelach. Transport publiczny musi być konkurencyjny w stosunku do samochodu. Nie da się tego zrobić bez sieci tuneli. Mniej istotne jest to, jakie wagony będą się w nich poruszać.

MG: Kraków to nie tylko tramwaje, ale także autobusy. MPK w Krakowie i Politechnika Krakowska już od wielu lat współpracują ze sobą. Dotyczy to m.in. kwestii logistyki zaopatrzenia, magazynowania i dystrybucji wodoru dla autobusów. Czy Pana zdaniem wodór rzeczywiście jest paliwem przyszłości?

AS: Tak, ale technologicznie nie jesteśmy jeszcze na to gotowi. Wykorzystanie wodoru do zasilania autobusów i samochodów niewątpliwie jest skokiem cywilizacyjnym. Ta technologia zmieni podejście do eksploatacji samochodów. W porównaniu do aut bateryjnych, problemem przestaje być kwestia zasięgu. To tak jak jest obecnie z samochodami spalinowymi – tankujemy wodór i jedziemy kilkaset kilometrów. Kwestią do rozwiązania pozostaje w Polsce czyste pozyskiwanie tego wodoru z wykorzystaniem energii odnawialnej. I w tym zakresie nasza współpraca jest ważna i przyszło-



Prof. Andrzej Szarata, rektor Politechniki Krakowskiej w kabinie motorniczego tramwaju MPK. Fot. Jan Zych

ściowa. Wiemy, że MPK będzie kupować autobusy wodorowe, a już teraz testuje je na jednej linii. Dla nas, a szczególnie dla naszych studentów, jest to niesamowita okazja, żeby mogli się zapoznać z tą technologią. Kraków jako pierwsze miasto w Polsce uruchomiło stację tankowania wodoru. Studenci mogą więc zobaczyć zbiorniki, proces tankowania i obsługę autobusów, a także to jak się te pojazdy z napędem wodorowym serwisuje.

MG: Coraz mniej młodych ludzi jest chętnych do pracy na stanowisku kierowcy czy motorniczego. Czy to spowoduje, że proces wprowadzania do komunikacji pojazdów autonomicznych przyspieszy także w Polsce? Pytam o to, bo w tym zakresie MPK także współpracuje z Politechniką Krakowską.

AS: Przypomnę, że to w Krakowie odbyły się pierwsze w Polsce przejazdy autonomicznym tramwajem, w których udział miał zespół z Politechniki Krakowskiej. To też jest ciekawe, że Kraków robi pionierskie rzeczy w naszym kraju. Cokolwiek jest nowego, najpierw pojawia się u nas – pierwsza polityka transportowa, pierwsze buspasy, pierwsza linia obsługiwana autobusami elektrycznymi. To pokazuje, że osoby zajmujące się w naszym mieście transportem są nie tylko profesjonalne, ale są też otwarte na nowe wyzwania zmieniającego się świata. Wracając do pytania o pojazdy autonomiczne, nie mam wątpliwości, że będzie to przyszłość transportu. Ta technologia będzie się mocno rozwijać. Stanie się tak jednak nie ze względu na braki kadrowe, ale żeby poprawić bezpieczeństwo przewozu pasażerów. Proszę zwrócić uwagę, że systematycznie poprawiają się moce obliczeniowe. W dodatku pojawiła się sztuczna inteligencja, która zmieniła sposób rozwiązywania różnych problemów. I być może to ona właśnie pomoże w szybszym wprowadzeniu do komunikacji miejskiej autonomicznych autobusów i tramwajów. Braki kadrowe są oczywiście ważne. Z perspektywy naukowej nie są jednak kluczowe – tu liczy się wyzwanie, jakim jest stworzenie pojazdu autonomicznego.

MG: Co ciekawe w Polsce mamy już taki pojazd opracowany przez firmę Blees.

AS: Znam ten zespół i ten projekt. Byłem tam konsultantem na początku powstawania tego pojazdu. To jest ewenement, że oni to zrobili. Serce rośnie, gdy obserwuję, jak radzą sobie z rozwiązywaniem różnego rodzaju problemów. Kilka lat temu pewnie niewiele osób wierzyło, że im się uda. To tylko potwierdza, to co mówiłem wcześniej – proces pojazdów autonomicznych do przewozu pasażerów na pewno przyspieszy.

MG: Ten proces pewnie wymaga czasu i pokonania kolejnych przeszkód. Co będzie największym wyzwaniem dla tego rodzaju pojazdów na polskich ulicach? Czy prawo jest w stanie nadążyć za technologią?

AS: A skąd, prawo już od dawna za tym nie nadąża. Weźmy pierwszy lepszy przykład, czyli urządzenia transportu osobistego. Gdy pojawiły się hulajnogi nikt nie wiedział jak je traktować, gdzie powinny się poruszać, czy po jezdni czy po chodniku. Zanim powstało prawo, które to określiło, to technologia w tym czasie zdążyła się w tym zakresie zmienić kilka razy. Podobnie jest w przypadku pojazdów autonomicznych. Dlatego nie zazdroścę osobom zajmującym się teraz prawem. Technologia tak szybko się rozwija, że prawo nie jest w stanie za tym nadążyć. Nie jestem prawnikiem, ale zdaję sobie sprawę, że proces legislacyjny jest długi. Pewnych spraw nie da się pewnie przyspieszyć.

Do tych kwestii prawnych, ja dodałbym jeszcze jedno wyzwanie – kwestie etyczne. Programując pojazd autonomiczny trzeba przecież przewidzieć różnego rodzaju sytuacje, które mogą się zdarzyć na drodze. Nie tak trudno jest mi sobie wyobrazić sytuację, że taki autobus sterowany przez komputer stanie przed wyborem, co zrobić, gdy na drodze nie da się uniknąć kolizji, bo albo wjedzie się w staruszkę albo w dziecko. Co w takiej sytuacji? My reagujemy natychmiast w sposób automatyczny, bez zastanowienia i rozważań. A co w przypadku pojazdu autonomicznego? Jak ktoś ma zaprogramować to, co ma zrobić komputer? To też są tematy, które trzeba przewidzieć i przeanalizować.

MG: Wśród naszych pracowników jest studentka Politechniki Krakowskiej, która uwielbia prowadzić tramwaje. Czy Pan nie miał pokusy, aby zostać motorniczym?

AS: Ależ ja zawsze bardzo chciałem zrobić kurs i zdobyć pozwolenie na prowadzenie tramwajów. Ja w ogóle bardzo lubię prowadzić pojazdy, lubię kierować samochodem. Miałem już okazję prowadzić autobus i ciężarówkę. Mam znajomych, którzy mają prawo jazdy na tramwaj i w weekend dla przyjemności przychodzą do pracy jako motorniczowie. Ja zawsze o tym marzyłem. W tym wypadku nie dość, że spełniałbym swoje marzenie, to jeszcze dostawałbym za to pieniądze (śmiech).

MG: Politechnika Krakowska w nowym roku akademickim chce zachęcać do wybierania tej uczelni promując się na krakowskim tramwaju hasłem – „Kierunek przyszłość”. Skąd ten pomysł?

AS: Chciałbym poprawić rozpoznawalność i widoczność Politechniki w Krakowie. To właśnie dlatego zwróciliśmy się m.in. do działu marketingu MPK, aby wykorzystać jedną z najbardziej widocznych form reklamy w mieście, czyli powierzchnię tramwaju. Mnie ten pomysł bardzo się podoba, tym bardziej, że tramwaj jest bliski mojemu sercu. A skoro sam rektor jest tym zainteresowany, to musi to być dobry sposób na promocję (śmiech). Poza tym przy okazji przygotowywania spotu promującego Politechnikę Krakowską będę miał okazję spełnić swoje marzenie i przez chwilę prowadzić tramwaj w zajezdni. To chyba wystarczające argumenty (śmiech). A mówiąc już absolutnie poważnie, wybór tramwaju nie był przypadkowy. Tramwaj to wyjątkowy pojazd – jest elementem pewnego kodu danego miasta. Każde miasto ma przecież tramwaj charakterystyczny tylko dla siebie, z inną kolorystyką i innymi odróżniającymi je elementami. A w Krakowie flota tramwajowa jest od lat najnowocześniejsza w Polsce. To taka wizytówka naszego miasta. Jeżeli na tej wizytówce może się pokazać Politechnika Krakowska, to nie ma niczego lepszego. Dlatego bez wahania podpisałem umowę na komercyjny wynajem powierzchni reklamowej na tramwaju na najbliższe co najmniej pół roku. Poza promocją na tramwaju mamy także inne pomysły związane z tym, że w Krakowie mamy przystanek, który się nazywa Politechnika Krakowska. Tu nie chodzi oczywiście o gigantyczną kampanię za wielkie pieniądze. Wprost przeciwnie. Małymi krokami, ale z wykorzystaniem ciekawych pomysłów, chciałbym, aby Politechnika Krakowska była bardziej widoczna w Krakowie.

MG: Nam bardzo się podoba, że jednocześnie będziecie też zachęcać studentów do tego, aby przyjeżdżali na uczelnię tramwajami. Czy ma Pan dane, jak dużo studentów Politechniki Krakowskiej już teraz wybiera transport zbiorowy?

AS: Kiedyś robiliśmy tego rodzaju badania. W mojej ocenie dużo studentów korzysta z komunikacji miejskiej. Tak jest najwygodniej i najtaniej. Nie trzeba się martwić o miejsce do parkowania i za nie płacić. A parkowanie trochę kosztuje. Cześć studentów wybiera także rower lub przychodzi pieszo. Najczęściej jednak studenci przyjeżdżają tramwajami i autobusami. Zależy nam, aby nadal tak było.

MG: Od wielu lat ocenia Pan i analizuje krakowski transport. Zadam pewnie trudne pytanie, ale gdyby miał Pan możliwość zmienić natych-

miast jedną rzecz w krakowskiej komunikacji - co by to było?

AS: (chwila ciszy) Bezwzględny priorytet na skrzyżowaniach dla tramwajów. Wtedy transport zbiorowy byłby rzeczywiście konkurencyjny wobec samochodu.

MG: A z jakimi najważniejszymi wyzwaniem musi się Pan obecnie mierzyć jako rektor Politechniki Krakowskiej?

AS: Największe wyzwania? Hmm, jest tak dużo rzeczy, które się dzieją, że trudno je nawet wymienić. Na pewno jest kwestia finansów, pozyskania środków na inwestycje konieczne dla rozwoju Politechniki. Jest kwestia zachęcania studentów do wyboru Politechniki. I to właśnie teraz robimy wykorzystując m.in. tramwaj MPK. Pozostaje kwestia wzrostu wynagrodzenia dla wykładowców i pracowników uczelni. W tym także w perspektywie ewaluacji działań Politechniki Krakowskiej, która wyszła na najwyższym poziomie, czyli uzyskała ocenę „A” we wszystkich dyscyplinach naukowych. Niestety nasz wysiłek, który doprowadził do takiego wyniku w żaden sposób nie został wynagrodzony.

MG: Powiedział Pan o inwestycjach. Które z nich są najważniejsze dla Politechniki Krakowskiej?

AS. Nie ma jednej rzeczy. Te inwestycje obejmują powstanie budynku dla wydziału informatyki i teleinformatyki. W planach jest nowa siedziba dla Klubu Studenckiego „Kwadrat 2.0”, ona musi powstać. Jest kwestia laboratorium energii atomowej i odnawialnej. Chcemy także wyremontować stary pas startowy i wspólnie z Cogiteonem, Policją i innymi jednostkami stworzyć przestrzeń do badań nad bezpieczeństwem. Do tego potrzebujemy pieniędzy. Rozwijamy jednocześnie nasze laboratorium wiatrowe, a także laboratorium niskich temperatur, gdzie m.in. wojsko może sprawdzić co się stanie z wykorzystywanym przez nich sprzętem, gdyby musiał pracować przy siarczystym mrozie, nawet -50 stopni. Posiadamy też jeszcze trochę terenów w Czyżynach, dlatego będziemy ogłaszać konkurs na zagospodarowanie tego terenu. Chodzi o to, aby to było dobrze zaplanowane. Nawet jeżeli będziemy budować jakiś obiekt, to musi to być zrobione w taki sposób, aby jednocześnie pojawiała się przestrzeń zielona, spacerowa, wypoczynkowa. Ten projekt już nawet nazwałem naszą Doliną Krzemową. To co ważne, byłby to teren otwarty dla mieszkańców Krakowa, każdy mógłby tamtędy przejść.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

MAREK GANCARCZYK

DOKTOR, KTÓRY WOZI PASAŻERÓW

Rozmawiamy z Tomaszem Czauderną, pracownikiem MPK S.A. w Krakowie, który w 2023 roku obronił doktorat, a jednocześnie lubi prowadzić tramwaje i autobusy

Marek Gancarczyk: Nie wypada zacząć naszej rozmowy inaczej, jak od gratulacji obrony doktoratu! Było trudno?

Tomasz Czauderna: Prawdę mówiąc dla mnie była to droga przez mękę (śmiech). Nie miałem szczęścia do promotorów. Dwóch pierwszych nie wspominam dobrze. Prawda jest taka, że zaczynałem ten mój doktorat pisać dosyć dawno, ale dopiero od 2018 roku zostałem ponownie przyjęty na studia doktoranckie i miałem możliwość dokończyć je w normalnym trybie. Mogłem też w końcu liczyć na wsparcie i pomoc nowego promotora.

MG: Czego dotyczyła Pana praca doktorska?

TC: Praca doktorska nosi tytuł „Analiza i optymalizacja układu sprzęgieł stosowanego w napędzie tramwaju niskopodłogowego”.

MG: Dosyć skomplikowane...

TC: W skrócie chodzi o układ napędowy, który jest u nas we wszystkich nowoczesnych tramwajach produkowanych przez Bombardiera, Pesę

i Stadlera.

MG: Dużo czasu zajęło Panu jej przygotowanie?

TC: Wyszło mi, że równe 24 lata. Pierwsze pięć lat moich studiów doktoranckich skończyło się niestety niepowodzeniem. Niektórzy moi znajomi to nawet nie szczędzili mi złośliwości, że tak długo mi to zajmuje. Dla mnie najważniejsze jednak jest to, że w końcu mi się udało.

MG: Nie bez powodu zapytałem o czas pisania pracy, ponieważ Pan pracuje przecież w MPK. Jak udało się to wszystko Panu pogodzić?

TC: Nie da się ukryć, że zajmowało mi to czas po godzinach pracy. Dla mnie bardzo ważne było to, że badania doświadczalne na finiszu pisania doktoratu udało mi się zrobić na terenie Stacji Obsługi Remontów, za co jestem bardzo wdzięczny.

MG: Co to były za badania?

TC: Wyznaczałem masowe momenty bezwładności metodą drgań skrętnych struny dla elementów układu napędowego w nowych tramwajach, które nie były podane przez producenta. Co ciekawe wyznaczenie ich w inny sposób było prawie niemożliwe.

MG: Co Pana zdaniem jest najtrudniejsze w przewodzie doktorskim?

TC: Przede wszystkim trzeba mieć pomysł na temat, a potem jak najszybciej znaleźć na uczelni osobę z tytułem doktora habilitowanego, która ma być naszym promotorem i to takiego, który będzie w stanie go z nami zrealizować. Bez dobrego promotora moim zdaniem nie da się przygotować pracy doktorskiej. Nie ma co samemu coś robić bez konsultacji z nim, bo to on zatwierdza każdy fragment pracy.

MG: Czym zajmuje się Pan w MPK? I czy doktorat w czymś Panu pomaga?

TC: Pracuję w dziale Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej. Jednym z działań w moim zakresie jest rejestracja pojazdów nabywanych przez MPK, a także bieżąca wymiana dowodów rejestracyjnych. Wykonuję także wiele działań kontrolnych. Brałem też udział w kilku komisjach przetargowych dotyczących zakupu pojazdów. Tematyka mojego doktoratu nie jest oderwana od tego czym zajmuje się dział, w którym pracuję.

MG: Od ilu lat Pan pracuje na obecnym stanowisku?

TC: W ogóle w MPK pracuję już 22 lata. Najpierw przez rok byłem motorniczym, potem pracowałem w dziale Zarządzania Ruchem. Trzy lata spędziłem także w rozkładach jazdy. Od grudnia 2006 roku zajmuję się tym co obecnie, chociaż zmienił mi się w tym czasie dział i kierownik.

MG: Wiem, że jednocześnie prowadzi Pan autobusy i tramwaje. Myślał Pan o tym, aby z tego zrezygnować po obronie doktoratu?

TC: Ależ ja bardzo lubię to robić i w tej dziedzinie nic nie zamierzam zmieniać. W tym roku co prawda mało jeździłem tramwajami, bo nie było takiego

zapotrzebowania w zajezdniach. Autobusami jeżdżę więcej.

MG: Czyli niektórzy pasażerowie, nawet o tym nie wiedząc, będą jechać w autobusie prowadzonym przez kierowcę z doktoratem?

TC: Otóż to (śmiej). Ale mogę powiedzieć, że nie jestem odosobnionym przypadkiem w Polsce. Znam inną osobę, która też jest po doktoracie i również lubi od czasu do czasu poprowadzić tramwaj.

MG: Czy stosunek współpracowników, a może też przełożonych zmienił się po tym, gdy został Pan doktorem?

TC: Trudno mi to wprost powiedzieć. Jakiś wielkich różnic w tym zachowaniu nie zauważyłem. W tym zespole, w którym pracuję, jest dobra atmosfera i te relacje między nami są dobre od samego początku.

MG: Czy po obronie doktoratu koledzy z pracy przygotowali dla Pana jakąś niespodziankę?

TC: To raczej chyba ja powinienem coś przynieść kolegom i koleżankom z pracy (śmiej). Jak obroniłem pracę to im o tym powiedziałem. Pogratulowali mi. Dostałem też gratulacje od prezesa i wiceprezesa zarządu MPK. To było bardzo miłe.

MG: Ma Pan jakieś plany związane z dalszą pracą naukową?

TC: Mogę powiedzieć, że członkowie komisji wraz z dziekanem, gdzie pisałem doktorat, rozmawiali ze mną, żeby zrobić skróconą publikację opartą na mojej pracy. Pewnie coś z tym zrobię i pojawi się artykuł w czasopiśmie naukowym. Na razie o habilitacji nie myślę. Oczywiście w konferencjach naukowych chętnie będę brał udział reprezentując firmę.

MG: Czy w tak zorganizowanym i zajęтым życiu znajduje Pan czas na hobby?

TC: Oczywiście – uwielbiam chodzenie po górach i wspinaczkę. W Tatrach w tym roku byłem niezbyt dużo razy bo tylko 9. W poprzednich latach udawało mi się tam być nawet kilkanaście razy w ciągu jednego roku. Teraz może będzie lepiej, bo jest lepsze połączenie kolejowe z Krakowa do Zakopanego. Za to w 2023 roku udało mi się dwa razy uprawić taternictwo. Dojechałem też do Sierra Nevada i Pico del Veleta w Hiszpanii. Zdobyłem Mały Triglaw w Słowenii. Co prawda czuję pewien niedosyt – bo nie zdobyłem wierzchołka zasadniczego, ale planuję to zrobić w wakacje przyszłego roku.

MG: Czego Panu życzyć? Jakie ma Pan kolejne marzenia i cele?

TC: Na pewno zdobycia kolejnych ciekawych szczytów górskich. W pracy – nowego taboru i stabilizacji ze strony władz miasta.

MG: Dziękuję za rozmowę ■

KADRA MPK PODNOSI SWOJE KWALIFIKACJE

W gronie pracowników MPK S.A. w Krakowie są osoby podnoszące swoje kwalifikacje poprzez prowadzenie badań naukowych, które zmierzają do uzyskania stopnia naukowego – doktoratu.

Na Politechnice Krakowskiej 29.06.2023 r. doktorat obronił Pan Tomasz Czauderna. Ponadto MPK S.A. w Krakowie zawarło trzy trójstronne umowy dotyczące realizacji doktoratów wdrożeniowych. Stronami tych umów poza naszą Spółką są Politechnika Krakowska oraz nasi pracownicy: Pan Mirosław Czechowski (umowa zawarta w 2021 r.), Pani Weronika Pęgielska (umowa zawarta w 2022 r.), Ziemowit Pliszewski (umowa zawarta w 2023 r.). Już po zawarciu pierwszej z umów dotyczących doktoratu wdrożeniowego, MPK S.A. w Krakowie w 2022 r. podpisało ramową umowę o współpracy z Politechniką Krakowską, której intencją było podjęcie ściślejszej współpracy badawczo-naukowej.

Agata Szydłowska



MAREK GANCARCZYK

MARIUSZ SZAŁKOWSKI W ZŁOTEJ KSIĘDZE WYCHOWAN- KÓW POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie został uhonorowany wpisem do Złotej Księgi Wychowanków Politechniki Krakowskiej.

Złota Księga Wychowanków Politechniki Krakowskiej powstała z inicjatywy Stowarzyszenia Wychowanków PK. Wpis do niej jest szczególnym uhonorowaniem absolwentów uczelni, którzy osiągnęli wybitne sukcesy w życiu zawodowym,

społecznym lub publicznym i odczuwają emocjonalną więź z Alma Mater. Wyboru Złotych wychowanków, spośród kandydatur zgłoszonych do SWPK, dokonuje Kapituła Złotej Księgi. Uroczystość wpisu do księgi towarzyszy tradycyjnie inauguracji roku akademickiego na PK.

Mariusz Szałkowski pełni obecnie funkcję wiceprezesa MPK S.A. w Krakowie ds. Eksploatacji i Rozwoju. Z krakowskim przewoźnikiem jest związany od 1997 roku. ■

LILIANA JAKIEL

HISTORYCZNE POJAZDY MPK NA ULICACH INNYCH POLSKICH MIAST



Krakowski Ikarus w Warszawie

Komunikacja miejska to nie tylko przemieszczania się z punktu A do punktu B, ale także wspomnienia, historia i sympatia do zabytkowego taboru, a także ludzie i otoczenie tworzący niezapomnianą atmosferę. Delegacja z krakowskiego MPK wybrała się w tym roku z wizytą do Katowic, Poznania i Warszawy. Promowaliśmy miasto Kraków, a także nasze zabytkowe autobusy i tramwaje, ale nie ukrywam, że chcieliśmy również zobaczyć jak inne miasta pielęgnują historie zabytkowych pojazdów.

KATOWICE

Krakowski niebieski, przegubowy Ikarus wziął udział w zlocie zabytkowych autobusów w Katowicach. Okazja była wyjątkowa 50. rocznica dostarczenia do Polski pierwszego Ikarusa legendarnej serii 200. Wydarzenie obejmowało wystawę zabytkowych autobusów, gdzie można było podziwiać około 25 pojazdów z różnych zakątków kraju. Specjalna linia ZTM obsługiwana przez 6 Ikarusów kursowała od godziny 10:30 do 19:30 pomiędzy przystankiem autobusowym na ul. Mickiewicza a lotniskiem Muchowiec, zapewniając wygodny transport dla uczestników wydarzenia. W samo południe odbyła się parada zabytkowych autobusów.

POZNAŃ

W weekend 30 września i 1 października w Poznaniu po raz ostatni w sezonie 2023 na trasy wyjechały historyczne tramwaje linii 0, 20 i H oraz autobusy linii 100 i 102. Na linię 0 w Poznaniu został skierowany skład KSW+KSW, czyli tzw. „wojennych wagonów tramwajowych”. Skład ten, mógł się w tym sezonie pojawić na liniach turystycznych dzięki współpracy MPK Poznań i MPK S.A. w Krakowie. Krakowski przewoźnik użyczył MPK Poznań wagon doczepny wyprodukowany dla austriackiego miasta Graz – kursuje on wraz z dwukierunkowym KSW Heidelberg (wagon trafił do Poznania w 1944 roku, został odnowiony i w ubiegłym roku powrócił na torowiska). W zamian na Krakowskiej Linii Muzealnej kursował wagon ND z Poznania.

WARSZAWA

W październiku zakończyła się tegoroczna wymiana historycznych wagonów między MPK S.A. w Krakowie i Tramwajami Warszawskimi. Z zażądni tramwajowej Nowa Huta do stolicy wrócił wagon N, który w okresie wakacyjnym przewoził pasażerów na Krakowskiej Linii Muzealnej. To wagon z ciekawą historią – stacjonował bowiem w trzech polskich miastach. Od 1949 roku kursował w Warszawie, od 1967 służył w Szczecinie, a w 1995

roku został wyremontowany przez MPK w Krakowie, by znów trafić do Warszawy. Tam od 2002 roku obsługuje linię turystyczną T.

My cieszymy się, że kursy tego warszawskiego wagonu na krakowskich torach zawsze budziły duże zainteresowanie. To potwierdza, że warto współpracować z innymi miastami, aby prezentować eksploatowane w przeszłości w polskich miastach pojazdy komunikacji miejskiej i przybliżyć ich historię współczesnym pasażerom.

Jednocześnie do Krakowa wrócił już z Warszawy wagon SN4, którym w okresie wakacji podróżowali mieszkańcy stolicy. SN4 to jeden z kilku wagonów, które trafiły do Krakowa z Eberswalde w 1941 roku.

WARSZAWA OBCHODZIŁA 10-LECIE WYCOFANIA IKARUSÓW

10 lat temu warszawiacy pożegnali Ikarusy, które służyły stolicy aż 35 lat. Z tej okazji na ulice Warszawy w sobotę 18 listopada wyjechało kilkanaście historycznych Ikarusów z różnych miast Polski. Nie mogło tam oczywiście zabraknąć krakowskie-

go czerwonego Ikarusa. To była doskonała okazja, by poczuć klimat dawnych lat i usiąść za kierownicą „lewarka”, „knyпка” czy niebieskiego PKS-u. Do nabycia były także malowane szablonami tablice liniowe, rodem z lat 70. i 80. To było prawdziwe święto Ikarusa!

Ikarusy obsługiwały specjalną linię autobusową nr 410 z Targówka na Marymont.

W przeszłości przez Warszawę przewinęło się prawie 3,5 tysiąca Ikarusów. Były symbolem stolicy, nieodłącznym elementem tętniącego życiem miasta. Swoją karierę zaczęły zimą stulecia. W różnych malowaniach, z różnym wyposażeniem, od początku transformacji z reklamami na burtach. Proces zastępowania tych autobusów innymi, nowocześniejszymi trwał latami. W 2012 roku zakończono obsługę „lewarków” – pojazdów z manualną skrzynią biegów. Ostatnie autobusy marki Ikarus wycofano w grudniu 2013 roku. Autobusy dzięki swojej powszechności, a także prostej i nieskomplikowanej konstrukcji pozwalającej na wieloletnią eksploatację zyskały wśród mieszkańców i mieszkank stolicy miano legendy. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE WYREMONTOWAŁO HISTORYCZNY TRAMWAJ S2D DLA POZNANIA

We wtorek, 21 listopada w zajezdni tramwajowej Podgórze został zaprezentowany wyjątkowy tramwaj historyczny.

To wagon doczepny S2D o numerze taborowym 423, wyprodukowany w Waggonfabrik Wismar w 1930 roku na zamówienie przedsiębiorstwa tramwajowego ze Szczecina. Tuż po II Wojnie Światowej w 1946 roku trafił do Poznania. Po usunięciu niewielkich zniszczeń wojennych jeszcze w tym samym roku został wprowadzony do eksploatacji.

Wagon S2D był eksploatowany w Poznaniu do 1970 roku, kiedy został sprzedany i zaadaptowany na altankę ogrodową. I w tej właśnie roli został odnaleziony przez miłośników komunikacji miejskiej dokładnie 20 lat temu na jednej z działek pod Poznaniem. Od pierwotnego miejsca pochodzenia,

wagony tej serii nosiły w Poznaniu nazwę „Duży Szczeciński”. Na czym polega wyjątkowość wagonu S2D? Charakteryzował się znajdującym się w połowie długości wejściem prowadzącym do części niskopodłogowej. Na końcach wagonu, na podwyższonej podłodze, znajdowały się przedziały pasażerskie wyposażone w ławki

Dzięki podpisanej w 2022 roku umowie z MPK Poznań wagon trafił do Krakowa, gdzie przeszedł gruntowny remont w Stacji Obsługi i Remontów krakowskiego przewoźnika.

Po oficjalnej prezentacji i odbyciu pierwszego przejazdu z zajezdni tramwajowej Podgórze do pętli Borek Fałęcki wyremontowany tramwaj S2D zostanie przygotowany do wyjazdu, a następnie załadowany na specjalną lawetę, która zawiezie go do Poznania. ■

JACEK KOŁODZIEJ

85 LAT SANOKÓW

W 1936 roku zarząd Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej S.A. po uzyskaniu akceptacji władz miejskich zdecydował się na zakup nowych wagonów tramwajowych.

Wybór dostawcy był z góry przesądzony: Zjednoczona Fabryka Wagonów i Maszyn Zieleniewski, Fitzner, Gamper w Sanoku. Fabryka ta, była oddziałem krakowskiej firmy i złożone zamówienie spowodowało powrót części pieniędzy w postaci podatku do miejskiej kasy. Pierwotnie zamówienie opiewało na 17 wagonów silnikowych i 11 wagonów doczepnych, ale w trakcie jego realizacji, być może chcąc przetestować nowe rozwiązania dostępne na rynku, zmieniono zamówienie i do Krakowa dotarło 18 wagonów silnikowych i 10 wagonów doczepnych. Zmiana zamówienia była możliwa z uwagi na identyczne rozwiązania mechaniczne tramwajów doczepnego i silnikowego. Różnica dotyczyła w zasadzie wyposażenia elektrycznego.

Pierwsze pięć wagonów, które przyjechały do Krakowa zimą 1938 roku wprowadzono do normalnego ruchu 22 grudnia 1938 roku bezpośrednio po poświęceniu nowego odcinka linii tramwajowej na ul. Wielickiej i Wadowickiej. Były to tylko przyczepy PN2 (Przyczepny Normalnotorowy 2 serii), bowiem ze względu na trudności związane z dostawą wyposażenia elektrycznego, dostawa i odbiór wagonów silnikowych nastąpił dopiero w następnym roku. 28 lutego 1939 roku uroczystie odebrano i poświęcono wagony w nowo wybudowanej remizie przy ul. Rzemieślniczej. Do maja 1939 oddano do ruchu wszystkie wagony SN2 (Silnikowy Normalnotorowy 2 serii).

Wagony miały typowe dla tego okresu rozwiązania konstrukcyjne. Pudło stalowej konstrukcji z elementami drewnianymi, za pośrednictwem resorów piórowych oparte było na dwuosiowym ramowym wózku. Pomiędzy wózkiem a zestawem kołowym zostało wprowadzone dodatkowe usprężynowanie. Koła były dziesięcioramienne a średnica koła bosego wynosiła 750 mm. Wagony wyposażono w hamulce mechaniczne oraz elektryczne: elektrodynamiczny w wozie silnikowym i solenoid w doczepnym. Ponadto wagon motorowy posiadał

możliwość uruchomienia nożnej piasecznicy sypiącej piasek wprost pod koła pierwszego zestawu. Wszystkie wagony wyposażono w łożyska toczne produkcji SKF. Tramwaje posiadały dwa silniki elektryczne o mocy 44 kW każdy a napęd przekazywany był na zestaw kołowy za pośrednictwem przekładni zębatej. Wyposażenie elektryczne dostarczyła austriacka firma Elin.

Odbiór prądu odbywał się za pomocą odbieraka pałkowego typu Lyra, który w latach powojennych zastąpiony został pantografem nożycowym. Opory rozruchowe umieszczone zostały na dachu.

Wagon posiadał jeden przedział pasażerski oddzielony od pomostów ściankami, pośrodku których umieszczono rozsuwane, przeszklone drzwi. Były one otwierane za pomocą mechanizmu z linek stalowych, który wymagał użycia obu rąk w celu równoczesnego otwarcia obu połówek drzwi. Wyłożone drewnianymi listwami ławki, mieszczące 24 pasażerów, zamontowane były po obu stronach przedziału w układzie mieszanym. Część siedzeń poprzecznie do kierunku jazdy, pozostałe, pod którymi umieszczono piasecznice, były ułożone wzdłuż osi wagonu. U sufitu zamontowano poręcz z wiszącymi skórzanymi uchwytami dla pasażerów stojących. Po raz pierwszy w krakowskich wagonach zamontowano ogrzewanie wagonów składające się z czterech grzejników elektrycznych. Światło słoneczne docierało do wnętrza przez cztery duże okna z każdej strony wagonu. Dwa okna wewnętrzne, z obu stron, były otwierane za pomocą przekładni zębatej, do której odpowiednią mosiężną korbkę posiadał tylko konduktor. Oświetlenie wewnętrzne stanowiło osiem lamp z kloszami ułożonych w dwóch rzędach w przedziale pasażerskim i po jednej lampie na obu pomostach. Wycieraczka szyby czołowej na stanowisku motorowego uruchamiana była ręcznie. Nowością w krakowskich tramwajach było umieszczenie przesuwanej za pomocą mechanizmu tablicy kierunkowej wewnątrz wagonu nad oknem czołowym.

Pomosty, obniżone w stosunku do przedziału, były zamknięte, a drzwi zewnętrzne (nie występujące w wielu krakowskich tramwajach), wyeliminowa-



Fot. NAC

ły możliwość wskakiwania i wyskakiwania pasażerów w czasie jazdy. Wszystkie okucia i uchwyty były mosiężne. Wykończenie wewnętrzne stanowiły wykładziny drewniane z jesionu oraz profilowanej, malowanej, sklejkę pokrywającej sufit. Na wózku, przed przednią osią wagonu, zamocowano poprzecznie ustawione deski chroniące przed możliwością dostania się przeszkody pod koła wagonu. Do spinania wagonów zamontowano sprzęg tale-rzowy amortyzowany sprężyną płaską spiralną. Ostatni z dostarczonych wagonów SN2, będący zamianą wagonu doczepnego na silnikowy, o numerze 87 został wyposażony, w celach doświadczalnych, w elastyczne koła szwedzkiego systemu S.A.B., które wykonane zostały przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie. Zebrane doświadczenia miały przesądzić o wprowadzeniu kół tego typu w pozostałych wagonach. Mimo ewidentnych korzyści uzyskanych z wprowadzenia tego rozwiązania (mniejsze zużycie obręczy i elementów bieżących) nie zastosowano go. Przeszkodził temu wybuch wojny.

Wagony nie były pozbawione wad. Już kilka miesięcy eksploatacji wykazało niepokojące zjawisko pęknięcia delikatnej konstrukcji wózka. Przeprowadzona analiza usterek doprowadziła do wypracowania rozwiązania: w konstrukcji kratownicy umieszczone zostały wzmocnienia blaszane. Z uwagi na wykonywanie tych napraw w warsztatach tramwajowych każde wzmocnienie było inne, charakterystyczne dla poszczególnych wagonów. Nieskomplikowana budowa, stosunkowo ubogie wyposażenie i funkcjonalność wagonów sanockich spowodowała, że w latach powojennych nie podej-

mowano większych działań unifikacyjnych z innym taborem tramwajowym.

Częste naprawy oraz niezmiernie duże potrzeby ruchowe powodowały, że nie zwracano szczególnej uwagi na sposób zestawienia pociągów. Wagony silnikowe można było spotkać w połączeniu z przyczepami typu ND, a wagony doczepne prowadzone były przez SN1 oraz wagony typu N niejednokrotnie w pociągach trzy wagonowych. W końcowym okresie służby zostały skierowane na linie o małym znaczeniu dla sieci komunikacyjnej (wówczas linie 18, 21). Wagony SN2 i PN2 (popularnie zwane sanokami) prowadziły swą służbę do lat siedemdziesiątych. Po dwóch przypadkach pożarów wagonów sanockich podjęto decyzję o szybkim wycofaniu z ruchu ostatnich częściowo drewnianych wagonów. Przyczepy wycofano do czerwca 1975 roku a ostatnie przedwojenne wagony z ulic Krakowa z ruchu miejskiego wycofano wiosną 1976 roku.

Odbudowy wagonu SN2 o numerze 87 podjęto się już w połowie lat 80-tych XX wieku, ale prace kilkakrotnie przerywano by ostatecznie zakończyć je w maju 1991 roku oddając do ruchu pierwszy elektryczny, krakowski wagon historyczny. W kolejnym roku wyremontowano wagon doczepny numer 530, a kilkanaście lat później ostatni z zachowanych pojazdów zakupionych na przełomie 1938-39 roku, wagon doczepny PN2-524. Ten ostatni posiada wyposażenie i rozwiązania z lat 60 XX wieku.

Dziś skład sanockich wagonów przemierza ulice miasta przewożąc turystów i mieszkańców głodnych wrażeń jazdy starym tramwajem, a najczęściej można go spotkać w okresie wakacyjnym gdy obsługuje linię „0” w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej. ■

LILIANNA JAKIEL

MPK WYRÓŻNIŁO 188 PRACOWNIKÓW Z NAJDŁUŻSZYM STAŻEM



W czwartek, 30 listopada 2023 roku odbyło się coroczne spotkanie z wieloletnimi pracownikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Spotkanie z pracownikami, którzy od wielu lat są związani z przedsiębiorstwem jest okazją dla całego zarządu Spółki do wyrażenia uznania i szacunku za wieloletni wysiłek tych osób włożony w codzienną służbę mieszkańcom.

W sumie nagrodzono i wyróżniono 188 osób z całej firmy:

11 wyróżniających się pracowników otrzymało odznaki „Zasłużony dla MPK w Krakowie”, które są przyznawane za szczególne zasługi dla MPK.

■ 7 pracowników zostało wyróżnionych za 45 lat pracy w MPK.

■ 28 pracowników zostało wyróżnionych za 40 lat pracy w MPK.

■ 57 pracowników zostało wyróżnionych za 35 lat pracy w MPK.

■ 33 pracowników zostało wyróżnionych za 30 lat pracy w MPK.

Dodatkowo zarząd MPK S.A. w Krakowie podziękował 52 pracownikom, którzy w 2023 roku przeszli na emeryturę.

Wszystkim gratulujemy i dziękujemy za pracę i poświęcenie!

Odznaka „Zasłużony dla MPK w Krakowie” jest prestiżowym odznaczeniem, które Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wręcza jako uhonorowanie szczególnych zasług dla spółki.



ZASŁUŻONY MPK

1. **Badura Piotr** – diagnostyk
2. **Bielski Krzysztof** – kierowca
3. **Czernecka Zuzanna** – motorniczka
4. **Marynowski Leszek** – kierownik produkcji
5. **Trojański Piotr** – kierowca
6. **Wójtowicz Marek** – motorniczy
7. **Więckowski Janusz** – motorniczy
8. **Prochownik Grzegorz** – kierowca
9. **Bugaj Piotr** – dyspozytor
10. **Świt Joanna** – kierownik działu obsługi pasażerów
11. **Strykowski Robert** – kierowca

45 LAT

1. **Kuczara Tadeusz** – blacharz – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
2. **Sikora Krzysztof** – blacharz – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
3. **Kurlet Jarosław** – elektromechanik urządzeń – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
4. **Klaś Krzysztof** – diagnostyk – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
5. **Kucharski Tadeusz** – diagnostyk – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
6. **Kubik Tadeusz** – mistrz-koordynator – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
7. **Sroka Kazimierz** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi i Remontów

40 LAT

1. **Baran Jarosław** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka

2. **Górniewicz Krzysztof** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
3. **Grzybowski Wiesław** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
4. **Kałuża Ryszard** – mechanik – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
5. **Pietruszka Piotr** – lakiernik – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
6. **Zięcik Tadeusz** – blacharz – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
7. **Obrzydowski Jacek** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
8. **Krzywdziński Wojciech** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
9. **Rybka Andrzej** – diagnostyk – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
10. **Włodarczyk Marek** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
11. **Kijania Kazimierz** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
12. **Pawłowski Artur** – mechanik – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
13. **Jasek Krzysztof** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
14. **Świstek Bogdan** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
15. **Bochenek Andrzej** – operator dźwigu – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
16. **Gibek Janusz** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze





17. **Kurleto Bogdan** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
 18. **Leśniak Paweł** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
 19. **Ślęczka Janusz** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
 20. **Musiał Paweł** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
 21. **Wójtowicz Marek** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
 22. **Gawor Jacek** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi i Remontów
 23. **Luzar Marek** – mechanik – Stacja Obsługi i Remontów
 24. **Płonka Paweł** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi i Remontów
 25. **Siudak Andrzej** – pracownik obróbki skrawaniem – Stacja Obsługi i Remontów
 26. **Tarnowski Tadeusz** – mechanik – Stacja Obsługi i Remontów
 27. **Tworek Krzysztof** – inspektor ds realizacji zakupów – Dział Zaopatrzenia
 28. **Ryś Stefan** – elektromechanik pojazdów – Dział Obsługi Technicznej
- 35 LAT**
1. **Baczyński Marek** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
 2. **Badura Piotr** – diagnostyk – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
 3. **Burda Ryszard** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
 4. **Kruszyna Krzysztof** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
 5. **Muszyński Paweł** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
 6. **Piskorz Piotr** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
 7. **Skalny Wiesław** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
 8. **Boczkowski Marcin** – diagnostyk – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
 9. **Cieślik Zbigniew** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
 10. **Maciechowski Paweł** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
 11. **Gruszowski Robert** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
 12. **Jazgar Dariusz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
 13. **Kaczmarczyk Andrzej** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
 14. **Małyшек Marek** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
 15. **Nogieć Marian** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
 16. **Szybecki Krzysztof** – dyspozytor zajezdniowy – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
 17. **Grabowski Jarosław** – blacharz – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów





18. **Nowak Zbigniew** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
19. **Sładeczek Albin** – prac. obróbki skrawaniem – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
20. **Grzesikowski Jan** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
21. **Majka Adam** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
22. **Sobota Jacek** – dyspozytor zajezdniowy – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
23. **Szmeling Roman** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
24. **Trojański Piotr** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
25. **Boczkowski Wiesław** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
26. **Kmiecik Grzegorz** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
27. **Oryszczak Jerzy** – mistrz – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
28. **Stachura Marian** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
29. **Zajac Włodzimierz** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
30. **Żurek Tomasz** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
31. **Kwinta Jadwiga** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
32. **Adamczyk Adam** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
33. **Czekaj Grzegorz** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
34. **Jaskowski Leszek** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
35. **Kalisz Paweł** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
36. **Kowalówka Mariusz** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
37. **Piskorz Sławomir** – diagnostyk – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
38. **Kopciuch Leszek** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
39. **Radwański Krzysztof** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
40. **Żmuda Mirosław** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
41. **Urbaniec Janusz** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi i Remontów
42. **Chyla Jacek** – kierownik magazynu – Stacja Obsługi i Remontów
43. **Furgał Ireneusz** – dyspozytor ruchu – Dział Zarządzania Ruchem
44. **Nieć Zofia** – dyspozytor ruchu – koordynator – Dział Zarządzania Ruchem
45. **Gaździcki Jacek** – inspektor ds obsługi dworca – Dział Zarządzania Ruchem
46. **Dziadoń Aleksander** – kierownik Warsztatu Mechanicznego – Stacja Obsługi i Remontów
47. **Bulda Małgorzata** – inspektor ds personalnych – Dział Personalny
48. **Migas Marta** – specjalista ds reklamacji opłat podwyższonych – Dział Windykacji Opłat Dodatkowych
49. **Dulińska Antonina** – Główny Specjalista ds Systemu Zarządzania Przedsiębiorstwem – Dział Informatyki
50. **Walas Danuta** – Kierownik Działu Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury
51. **Zębała Dorota** – inspektor ds zasiłków i wynagrodzeń – Dział Personalny
52. **Krawczyk Agata** – inspektor ds kosztów – Dział Głównego Księgowego
53. **Czechowski Mirosław** – specjalista ds elektrycznych – Dział Techniczny
54. **Sonik Anna** – Kierownik Sekcji Księgowości Finansowej – Dział Księgowości
55. **Pawłowski Krzysztof** – kontroler jakości ds tramwajów – Dział Kontroli Techniczno-Exploatacyjnej
56. **Gomółka Janusz** – elektromechanik pojazdów – Dział Obsługi Technicznej
57. **Drozdowski Marek** – instruktor – Dział Personalny

30 LAT

1. **Bochnia Krzysztof** – diagnostyk – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
2. **Siuda Wiesław** – kierowca autobusu – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
3. **Kluczewski Tadeusz** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
4. **Bednarz Paweł** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
5. **Kapcia Mariusz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
6. **Myszka Jacek** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
7. **Pabian Wojciech** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
8. **Pyciak Zdzisław** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
9. **Błachut Adam** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
10. **Głowacki Aleksander** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
11. **Jeż Tomasz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
12. **Maj Zbigniew** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
13. **Radwański Robert** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
14. **Szcześniak Bogdan** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
15. **Żelazny Leszek** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
16. **Ćwiertnia Leszek** – mistrz – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
17. **Jesionka Marcin** – elektromonter napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
18. **Kolaniak Mirosław** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
19. **Mistarz Edyta** – inspektor. ds. analiz i rozliczeń – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
20. **Strumiński Piotr** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
21. **Kluczewski Stanisław** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
22. **Krajewski Dariusz** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
23. **Seweryński Andrzej** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
24. **Górszczak Urszula** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
25. **Kowalski Andrzej** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
26. **Mucha Grzegorz** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
27. **Stopa Adam** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi i Remontów
28. **Dzierwa Roman** – dyspozytor ruchu – koordynator brgady – Dział Zarządzania Ruchem
29. **Łach-Saczka Renata** – monter urządzeń – Dział Zarządzania Ruchem
30. **Magiera Wiesława** – inspektor ds wynagrodzeń – Dział Personalny
31. **Rasch Danuta** – inspektor ds księgowych – Dział Obsługi Pasażera
32. **Wrońska Joanna** – specjalista ds księgowych – Dział Głównego Księgowego
33. **Wrona Artur** – specjalista ds inwestycji – Dział Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury

EMERYCI

1. **Białek Henryk** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
2. **Gil Ryszard** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
3. **Syrek Janusz** – elektromechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
4. **Wykręt Jerzy** – blacharz – Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka
5. **Kuchnia Stanisław** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
6. **Łętocha Janusz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
7. **Meus Kazimierz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
8. **Dajda Krzysztof** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
9. **Leśniak Janusz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
10. **Duraj Rafał** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
11. **Gałązkiewicz Aleksander** – mechanik napraw pojazdów – Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce
12. **Szydłowski Jan** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce



13. **Twardosz Janusz** – dyspozytor zajezdniowy – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
14. **Molik Ryszard** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
15. **Antoniak Ireneusz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce
16. **Nowak Lucyna** – insp.ds.analiz i rozliczeń – Stacja Obsługi Autobusów Płaszów
17. **Stadnik Marian** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
18. **Szumny Marian** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
19. **Wójcik Ryszard** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
20. **Szmiigel Zenon** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
21. **Janik Andrzej** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
22. **Kolarz Zbigniew** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
23. **Janisz Andrzej** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
24. **Maniecki Mateusz** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
25. **Ryczko Wiesław** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
26. **Szcześniak Bogdan** – kierowca autobusu komunikacji miejskiej – Zajezdnia Autobusowa Płaszów
27. **Ostafin Adam** – dyspozytor zajezdniowy – Zajezdnia Autobusowa Płaszów 1
28. **Mitka Krzysztof** – mistrz – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
29. **Ruszel Marek** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
30. **Gryga Marian** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
31. **Rękawek Bogusław** – elektromechanik urządzeń – Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta
32. **Skowierzak Roman** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
33. **Michalski Władysław** – dyspozytor zajezdniowy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
34. **Żwirecki Jan** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
35. **Szymczyk Andrzej** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
36. **Grzyszka Zofia** – ślusarz – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
37. **Mizera Mieczysław** – elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
38. **Romański Alfred** – mistrz – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
39. **Budyś Piotr** – Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
40. **Borodziuk Jacek** – motorniczy – Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
41. **Piszczek Henryk** – diagnostyk – Stacja Obsługi i Remontów
42. **Chrabąszcz Krzysztof** – mechanik Stacja Obsługi i Remontów
43. **Mroczek Bożena** – specjalista ds. rozliczeń – Dział Zarządzania Ruchem
44. **Krupnik Małgorzata** – pracownik kontroli ruchu – Dział Zarządzania Ruchem
45. **Kowalski Wacław** – inspektor ds. obsługi dworca – Dział Zarządzania Ruchem
46. **Skuba Stanisław** – Kierownik Inspektoratu BHP
47. **Kamińska Elżbieta** – kasjer – Dział Głównego Księgowego
48. **Ostafin Barbara** – inspektor ds księgowych – Dział Księgowości
49. **Suska Lucyna** – inspektor ds gospodarki odzieżą – Dział Zaopatrzenia
50. **Zawadzki Jan** – specjalista ds elektrycznych – Dział Techniczny
51. **Słowik Janusz** – pracownik pogotowia technicznego autobusów – Dział Obsługi Technicznej
52. **Stachak Józef** – mechanik – Dział Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury ■



Kierowcy MPK w konkursie IGKM

PAWEŁ WALASEK

WYSOKIE MIEJSCA KIEROWCÓW MPK W OGÓLNOPOLSKIM KONKURSIE IGKM

W dniach 23–24 października 2023 r. po czteroletniej przerwie związanej z pandemią w Poznaniu odbył się IX Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. W konkursie rywalizowało ze sobą 50 zawodników reprezentujących 21 operatorów komunikacji miejskiej z różnych części kraju.

MPK S.A. w Krakowie reprezentowała trójka kierowców – Monika Kasiak, Dominik Pajdak i Piotr Trojański.

Wysoki wynik, trzecie miejsce w konkursie wywalczył kierowca Piotr Trojański. Co więcej, piąte miejsce zajął drugi nasz kierowca Dominik Pajdak. Pierwszy raz w historii konkursów dwójka naszych kierowców znalazła się w pierwszej 10 zawodów. To duży sukces, a zarazem wysoko postawiona poprzeczka przed kolejnym konkursem.

Konkurs trwał dwa dni. W pierwszym dniu rywalizacji udział brali wszyscy zgłoszeni uczestnicy, którzy musieli rozwiązać pisemny test oraz wykonać zadania o charakterze praktycznym związane z manewrowaniem autobusem.



Konkurencje były wymagające

Część praktyczna konkursu odbywała się na torze wyścigowym w Poznaniu.

Test sprawdzał wiedzę z zakresu prawa o ruchu drogowym, ustawy o transporcie drogowym zagadnień bhp oraz zasad udzielania pomocy przedlekarskiej.

Pierwsze praktyczne zadanie polegało na przejeździe wyznaczoną trasą, która obejmowała wykonanie 7 elementów specjalnych: najazd na specjalne tarcze, wjazd w zatokę, wyjazd ze ślepej uliczki, omijanie przeszkody w bezpiecznej odległości, slalom pomiędzy pachołkami, pomiar prędkości przy wyznaczonym ograniczeniu prędkości do 30 km/h oraz nieprzekroczenie prędkości 50 km/h na długości całego przejazdu. Kryterium dodatkowym był najkrótszy czas przejazdu.

Drugie zadanie polegało na: wykonaniu zawracania autobusem w wyznaczonym prostokącie o wymiarach 14 na 20 m, zatrzymaniu przed przeszkodą w odległości 1 metra, wykonaniu testu Lancelota, zatrzymaniu na przystanku autobusowym mierzonym z wykorzystaniem wskaźnika laserowego oraz tarczy strzeleckiej. Wyznaczono też precyzyjnie czas przejazdu trasy kontrolnej. Zarówno przyspieszenie jak i opóźnienie powodowały naliczenie punktów karnych.

Do finału, który odbył się w drugim dniu zawodów zakwalifikowało się dziesięciu kierowców, którzy uzyskali najlepszy wynik w opisanych konkurencjach.

Pierwsze zadanie finału polegało na zaprezentowaniu umiejętności związanych z obsługą pasażerów. Zadaniem kierowcy było przeje-

chanie kontrolnego przystanku w warunkach możliwie zbliżonych do rzeczywistych. W autobusie pojawiali się różni pasażerowie w tym z niepełnosprawnościami. W tej edycji konkursu skupiono się na dwóch grupach pasażerów: pasażerach korzystających z psów asystujących oraz pasażerach z niepełnosprawnością intelektualną związaną ze spektrum autyzmu.

W drugim zadaniu uczestnicy wykonywali w autobusie czynności z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Trzecim zadaniem finałowym była konkurencja pod nazwą „usterka”. W autobusie przygotowano zestaw usterek, zarówno o charakterze mechanicznym (np. poluzowanie poręczy w przestrzeni pasażerskiej), jak i elektrycznym. Zadaniem zawodników było wykrycie w krótkim czasie jak największej liczby usterek.

Wszystkie zadania konkursowe związane z jazdami były wykonywane z wykorzystaniem najpopularniejszego autobusu miejskiego Solaris Urbino 12 czwartej generacji oraz autobusu elektrycznego Solaris Urbino Electric 12.

W skład poszczególnych komisji sędziowskich weszli przedstawiciele: Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu, Urzędu Miasta Poznania, Szkoły Aspirantów PSP w Poznaniu, Fundacji Fiona, Fundacji Labrador oraz firmy Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. Pracę sędziów wspierali pracownicy MPK w Poznaniu Sp. z o.o. oraz IGKM.

Ostatecznie wyłoniono zwycięzcę, którym został Roman Gutowski z MZA w Warszawie Sp. z o.o. Otrzymał on nagrodę główną – Puchar Preze-

sa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, tytuł „Najlepszego kierowcy w komunikacji miejskiej za rok 2023”.

Kolejne miejsca w konkursie zajęli:

2. Sebastian Mlonka z MPK – Łódź Sp. z o.o.
3. Piotr Trojański z MPK S.A. w Krakowie
4. Michał Kaźmierczak z MPK – Łódź Sp. z o.o.
5. Dominik Pajdak z MPK S.A. w Krakowie

Dzięki organizatorom konkursu uczestnicy mieli też możliwość zwiedzić fabrykę autobusów firmy Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. i z bliska przyjrzeć się procesowi produkcji nowoczesnych pojazdów komunikacji miejskiej. Była to także doskonała okazja do zapoznania się z najnowszymi technologiami i innowacjami w dziedzinie elektromobilności.

Konkurs na najlepszego kierowcę stanowił fascynujące wydarzenie, które nie tylko dostarczyło rozrywki, ale przede wszystkim podniosło świadomość i profesjonalizm kierowców. Tego rodzaju konkursy wpływają na poprawę bezpieczeństwa na drogach, poprzez promowanie bezpiecznych praktyk. Wartość takich wydarzeń nie ogranicza się jedynie do momentu konkursowego, lecz ma trwały wpływ na kulturę drogową społeczeństwa. Poprzez podkreślanie umiejętności i profesjonalizmu, takie wydarzenia przyczyniają się do podniesienia prestiżu zawodu kierowcy, co może z kolei wpływać na rekrutację nowych kierowców i poprawę standardów w branży transportowej. ■

MAREK GANCARZYK

ZARZĄD MPK W KRAKOWIE DOCENIŁ WYNIKI KIEROWCÓW W KONKURSIE IGKM



W piątek, 10 listopada 2023 roku Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie pogratulował kierowcom znakomitego występu w 9. Ogólnopolskim Konkursie Kierowców Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Monika Kasiak, Dominik Pajdak i Piotr Trojański, którzy reprezentowali krakowskiego przewoźnika, otrzymali listy gratulacyjne i nagrody finansowe.

— Państwa udział i wysoki wynik w turnieju, w którym brało udział ponad 50 zawodowych kierowców z całej Polski zasługuje na wielkie uznanie. Potwierdza to bowiem Wasz profesjonalizm, oparcie oraz dużą wiedzę i umiejętności w prowadzeniu autobusu. Jesteśmy dumni z Państwa postawy i cieszymy się, że są Państwo naszymi pracownikami — mówił Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. ■

JUSTYNA MIERZWA

PRACOWNICY MPK ZBIERALI ŻYWNOSĆ DLA POTRZEBUJĄCYCH



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. W czasach inflacji sytuacja jeszcze się pogarsza. Dramatycznie przybywa potrzebujących.

Według najnowszego raportu Banków Żywności w ciągu ostatniego roku pogorszyła się sytuacja ekonomiczna prawie 78% osób ubogich, które korzystają z bezpłatnej żywności otrzymywanej od organizacji charytatywnych. Przez inflację sześć na dziesięć z nich musi się zapożyczać, żeby samodzielnie kupić jedzenie. Tylko co czwarta osoba może sobie codziennie pozwolić na zjedzenie ciepłego posiłku do syta.

176 000 – to szacunkowa, minimalna liczba mieszkańców Krakowa żyjących w sferze niedostatku, czyli zagrożonych wykluczeniem społecznym, osiągających dochody poniżej minimum socjalnego. To około 22,5 proc. wszystkich mieszkańców Krakowa.

Mając na względzie trudną sytuację osób starszych, samotnych, niepełnosprawnych, rodzin wielodzietnych, samotnych rodziców, bezdomnych i bezrobotnych MPK S.A. w Krakowie z wielką chęcią już po raz kolejny 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 prowadzona 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 9 do 13 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 410 kg produktów. Po zakończonej akcji żywność przewieziona została na ulicę Klimeckiego 14, gdzie w pawilonie D mieści się siedziba Banku. Wspólnie zebrano 7338 kg produktów spożywczych.

Bank Żywności w Krakowie powstał w 1997 roku i od tego czasu zebrał 76 miliony kg produktów spożywczych o wartości ponad 307 mln zł. Zebrana żywność, za pośrednictwem ponad 200 organizacji partnerskich, trafia przez cały rok do ponad 75 tysięcy osób, znajdujących się w ciężkiej sytuacji życiowej i materialnej. ■



MAREK GANCARCZYK

STACJA OBSŁUGI AUTOBUSÓW PŁASZÓW NAJLEPSZA W KONKURSIE BHP

Pierwsze miejsce i tytuł Najlepszej Stacji Obsługi w MPK S.A. w Krakowie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy za drugie półrocze 2023 roku, zdobyła Stacja Obsługi Autobusów Płaszów. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, a trzecie Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze. Oficjalne podsumowanie konkursu i wręczenie nagród dla kierowników tych obiektów odbyło się 13 listopada w siedzibie MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka 3.

Celem tego organizowanego od wielu lat konkursu jest poprawa warunków pracy, systematyczne utrzymanie na stanowiskach porządku i czystości oraz zmniejszenie liczby wypadków przy pracy. W okresie trwania konkursu była przeprowadzana regularna ocena każdej ze stacji. Oceniana była m.in. czystość, a także ład i porządek na stanowiskach pracy. Komisja sprawdzała także m.in. stan apteczek pierwszej pomocy, a także dostęp do hydrantów, oznakowanie i dostęp do dróg ewakuacyjnych

Dyplomy i nagrody finansowe dla zwycięzców wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A.

— Najważniejszym efektem tego konkursu jest systematyczne poprawianie warunków dla naszych pracowników. Najlepsze stacje są nagradzane finansowo, a ich kierownicy sami mogą zdecydować na co przeznaczyć pieniądze. Ważne, aby służyło to pracownikom – powiedział podczas wręczenia nagród Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Kierownik najlepszej stacji obsługi Krzysztof Wieczorek otrzymał także specjalną statuetkę, którą wręczyli przedstawiciele związków zawodowych funkcjonujących w MPK S.A. w Krakowie (Piotr Jurczyk z NSZZ Solidarność oraz Robert Nagraba ze Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej). Bardzo dobrych wyników w konkursie gratulował wszystkich kierownikom stacji Sławomir Suchoszek, Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy.

Konkurs na najlepszą stację obsługi organizowany jest w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie już od kilkadziesiąt lat. Kierownicy trzech najlepszych stacji otrzymują nagrody finansowe, które są przeznaczane na inwestycje poprawiające warunki pracy. ■

MAREK GANCARCZYK

W 9. TURNIEJU O PUCHAR PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA ZWYCIĘŻYŁA POLICJA

W sobotę, 30 września 2023 roku na boisku sportowym TS Tramwaj przy ul. Praskiej 61a odbył się po raz 9. Turniej Piłkarski o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa. Zwycięzcą turnieju został zespół Komendy Miejskiej Policji, który w finale pokonał zespół Komendy Miejskiej Straży Pożarnej dopiero w rzutach karnych. Puchar dla zwycięzców wręczył Andrzej Kulig, wiceprezydent Krakowa.

W meczu o trzecie miejsce rywalizowały dwie miejskie spółki – Wodociągi Miasta Krakowa i Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania. Po pasjonującym meczu lepsze okazały się krakowskie Wodociągi zwyciężając 4:2. Tym samym Wodociągi okazały się najlepszym zespołem ze wszystkich krakowskich spółek komunalnych biorących udział w turnieju.

Drużyna otrzymała za to specjalny puchar ufundowany przez Krakowski Holding Komunalny, który wręczył Marcin Kandefer, członek zarządu KHK S.A. w Krakowie.

Kolejne miejsca zajęły drużyny: ZUE, Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Krakowski Holding Komunalny, Straż Miejska, Miejskie Centrum Obsługi Oświaty, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych i Małopolska Agencja Rozwoju Regionalnego. W sumie w turnieju wzięło udział aż 12 zespołów.

Nagrodę Fair Play otrzymał debiutujący w turnieju zespół Miejskiego Centrum Obsługi Oświaty. Nagrody przygotował dla nich Piotr Ziętara, prezes zarządu Wodociągów Miasta Krakowa.

Nagrody indywidulane trafiły także do najlepszych zawodników. Najlepszym bramkarzem został

wybrany Radosław Sowa z krakowskiej policji. Najlepszym obrońcą został Patryk Fundament z MPO. Tytuł króla strzelców uzyskał Norbert Suder ze Straży Pożarnej, który do bramki przeciwników trafił 7 razy. Z kolei MVP całego turnieju został Filip Grotkowski z Wodociągów Miasta Krakowa. Organizatorzy wręczyli także nagrodę dla najstarszego zawodnika, którym okazał się Krzysztof Biesiada z Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Krakowie.

W tym samym dniu, 30 września od 10.00 do

12.00 był rozgrywany turniej dzieci w nowoczesnej hali. Wzięło w nim udział sześć drużyn złożonych z zawodników TS Tramwaj, Polskiej Akademii Piłki Nożnej Kraków, KS Kabel, KS Płaszowianka i AP Proszowianka. Wszystkie dzieci otrzymały medale oraz nagrody i upominki.



W 9. Turnieju o Puchar Prezydenta Krakowa grały również dzieci

Organizując turniej o Puchar Prezydenta Krakowa Zarząd TS Tramwaj kontynuuje rozpoczęte 10 lat temu rozgrywki piłkarskie. Turniej o Puchar Prezydenta to nie tylko promocja Krakowa przez sport, ale także znakomita okazja do nawiązania relacji wśród pracowników krakowskich instytucji, które na co dzień służą mieszkańcom. Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski całe wydarzenie objął honorowym patronatem.

Rywalizacja pracowników zatrudnionych w miejskich spółkach oraz służbach porządkowych jest możliwa m.in. dzięki wsparciu: Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A., Wodociągów Miasta Krakowa S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o. ■



Fot. ZIS

TOMASZ „TRUCHTACZ” BAŁABAŃSKI

JESIEŃ 2023 RUNNERSÓW

POLAND BUSINESS RUN CZYLI PRZEŁAMANIE MONOPOLU

Wspólne jesienne bieganie Runnersów rozpoczęło się 3 września 2023 r. kiedy to odbył się kolejny Poland Business Run czyli bieg charytatywny w formie sztafety. W tym roku beneficjentami biegu były osoby ze schorzeniami ruchu oraz po amputacjach. Nasza firma wystawiła dwie drużyny: MPK Runners 1 w składzie: Marek Gancarczyk (kapitan), Janusz Bzukała, Mateusz Kraszewski, Łukasz Słowik i Maciej Drzewiecki oraz MPK Runners 2, którą tworzyli: Jarosław Sabat (kapitan), Tomasz Bałabański (Wasz Truchtacz), Dorota Tyrała, Piotr Mrowiec i Marcin Skowyra. Trasa biegła wokół Błoń i liczyła 5x3,6 km. Pierwsza drużyna uplasowała się na bardzo wysokim, 49 miejscu zaś druga na szczytnym, 416. Wystartowało 1754 sztafet, ukończyło 1739. Najszybszym Runnersem, bez zmian w stosunku do roku ubiegłego, był Janusz Bzukała, który pętlę wokół Błoń zamknął w czasie 12min. 48s., co było 64. wynikiem na 8744 startujących.

W stosunku do 2022 roku (Przewoźnik Krakowski nr. 86) Janusz poprawił swoją pozycję o 3 miejsca. Januszu, gratulujemy!

Z niekłamana przyjemnością odnotowujemy fakt, że w tym roku do „dwójki” powołana została pierwsza „rodzynka”, biegnąca na trzeciej zmianie Dorota Tyrała (na co dzień pracująca w dziale personalnym MPK) przełamując dotychczasowy męski monopol w Businessowych drużynach wystawianych przez MPK. Dorota osiągnęła czas 19min. 20 s., co było 1113. rezultatem na 3348 startujących Pań. Jest MOC! Zgodnie ze starym porzekadłem: Kobieta łagodzi obyczaje, w jej obecności przestaliśmy używać „grubych” biegowych żartów i w ogóle – zachowywaliśmy się bardzo grzecznie. Idzie na lepsze!

Nie wszyscy Runnersi ukończyli bieg w pełnym zdrowiu. Biegnącemu na ostatniej zmianie „dwójki” Marcinowi odnowiła się kontuzja i ostatnie dwa kilometry praktycznie „przekulał”. Co prawda na mecie udawał, że jest prawie ok, ale widzieliśmy

jak mocno zagryza wargi z bólu. Marcin, wracaj do zdrowia, żebyśmy w przyszłym roku pokonali pierwszą drużynę ;-)).

BIEG TWIERDZY KRAKÓW - REAKTYWACJA - FORT BARYCZ

17 września Marek Gancarczyk i Dariusz Kański pobiegli w Forcie Barycz w ramach reaktywowanego Biegu Twierdzy Kraków. Z wielką radością powitaliśmy wskrzeszenie tego cyklu miejskich zawodów terenowych, który – jak wiele innych imprez – został zawieszony w 2020 roku w związku z pandemią. W latach ubiegłych biegi miały zwykle stałą obsadę, co spowodowało że i uczestnicy i organizatorzy zdążyli się dobrze poznać i zaprzyjaźnić, przez co oprócz rywalizacji sportowej w BTK ważny był także aspekt towarzyski. W Baryczy mocną konkurencją dla Marka i Darka był ex-MPKowiec i współzałożyciel Runnersów – Andrzej Dębowski, który – też z sentymentu do BTK – wrócił na biegowe trasy. Niewielka reprezentacja firmowa z pewnością pewno zostanie poszerzona w następnym biegu w Forcie Kościuszko.

BIEG TRZECH KOPCÓW

24 września biegliśmy w PGE Energia Ciepła 16. Biegu Trzech Kopców. Na starcie stanęło nas dziesięcioro. I znów przełamany został męski monopol, gdyż w firmowej koszulce wystartowała Anna Kondratowicz (pracuje w dziale organizacyjnym MPK). Ania swobodnie zmieściła się w limicie czasowym biegu, przybiegając na metę nawet nie bardzo ubłocona, w przeciwieństwie do nas. Oprócz Ani biegli według kolejności na mecie: Marek Gancarczyk, Andrzej Macioł, Piotr Mrowiec, Mateusz Kraszewski, Dariusz Długaszek, Marcin Trębacz, Wasz Truchtacz, Mateusz Kądziaława i Roman Combrzyński.

W bieżącym roku, z powodu remontów niektórych ulic organizator zmienił stałą trasę i z 12,7 km biegu zrobiło się dokładnie o 1 km więcej. Tym cenniejszy jest wynik Marka, który dosłownie o sekundy przekroczył 1 godzinę, poprawiając swój zeszłoroczny wynik o 2 minuty i zmieścił się w pierwszej setce (96) na niemal 3000 startujących. Andrzej Macioł z kolei zajął 2. miejsce w kategorii M60.

Podczas biegu padało i lało bez przerw. Słynny podbieg w wąwozie w Lasku Wolskim szybko zamienił się błotniste koryto, a uczestnicy którzy założyli obuwie przeznaczone na asfalt nie mogąc złapać przyczepności zsuwali się w dół dodatkowo wstrzymując biegaczy w obuwiu dostosowanym do trasy i warunków pogodowych. Tak pogrzebał swe



szanse na dobry wynik Truchtacz, który w butach na solidnym bieżniku był mimowolnym wsparciem dla zsuwających się na „slickach”.

PÓŁMARATON I TRIADA

8 października odbył się 9. Królewski Półmaraton Krakowski. Tym razem biegło nas czternastu: Janusz Bzukała (czas poniżej 1:30, poprawił swój zeszłoroczny wynik o półtorej minuty), Marek Gancarczyk i Andrzej Macioł (minimalnie przekroczyli 1:30), Grzegorz Gruszka i Mateusz Kraszewski (poniżej 1:40) oraz Piotr Mrowiec, Grzegorz Olesiak, Dariusz Kański, Wasz Truchtacz (poniżej 2 godzin) a także Mateusz Kądziaława, Roman Combrzyński, Marcin Trębacz, Łukasz Słowik i Dariusz Długaszek.

Szczęśliwie wszyscy dobiegli do mety a Andrzej Macioł zajął 3. miejsce w swojej kategorii wiekowej.

Krakowski Półmaraton tradycyjnie kończył Królewską Triadę Biegową (maraton, kopce, półmaraton), którą w mijającym roku zdobyli: Andrzej Macioł, Marek Gancarczyk, Piotr Mrowiec, Mateusz Kraszewski, Mateusz Kądziaława i Wasz Truchtacz. Andrzej przebiegł wymienione biegi w mniej niż 6 godzin. Andrzej, nieustannie Cię podziwiamy!

POZNAŃ

22 października czterech Runnersów (Marek Gancarczyk, Jarek Sabat, Mateusz Kraszewski i Tomasz Bałabański, czyli Wasz Truchtacz) wybrało się na 22. Poznań Maraton. Wyjazd przyniósł nam same sukcesy: Jarek zdobył Koronę Maratonów Polskich (pięciogwiazdkową), Marek pobił swoją życiówkę schodząc poniżej 3 godz. 30 min., wracający do biegania Mateusz swobodnie złamał czwórkę a Wasz Truchtacz przebiegł (!) nareszcie maraton poniżej pięciu godzin, osiągając czas 4:51. Ojcami niewątpliwego sukcesu Truchtacza byli po połowie: Jarek i pogoda na trasie. Jarek, który przez kilka tygodni przed zawodami pracował nad głową i tzw. „mentalem” Truchtacza (pisałem kie-

dyś, że od 30 kilometra biegnie też głowa, ale ja nie najlepiej sobie z tym radziłem) a pogoda – do 30. km wspaniałe, pochmurne 12 stopni Celsjusza a później – mocny, zimny deszcz dopingujący do jak najszybszego udania się pod gorący prysznic i przebrania się w suche ciuchy.

RUNNERSI INDYWIDUALNIE

Jak pisałem we wcześniejszym felietonie, Jarek Sabat wprowadził do Runnersów coś, co nazwałem roboczo „wyczynowa turystyka biegowa”. Realizując konsekwentnie swoje zamierzenia, 8 października Jarek pobiegł w Bank of America Chicago Marathon. Tym samym koszulka MPK Runners Kraków załopotała na kolejnym, czwartym już kontynencie. Uzyskany przez niego wynik 4:21 jest świetnym rezultatem, biorąc pod uwagę zmagania z różnicą czasu i zmęczeniem po transatlantyckim locie. Jarku! Jeszcze tylko 5 biegów i Wielka Szóstka będzie Twoja. Ściskamy kciuki!

Pochwalić się też powinienem i ja. Słuchając z wypiekami na twarzy, jak w ubiegłym roku Marek i Jarek opowiadali o maratonie ateńskim pozazdrościłem im i w tym roku sam zmierzyłem się z trasą Filippidesa. 12 listopada 2023 roku pobie-

głem, zmęczyłem się, szczególnie na 15 kilometrowym wyczerpującym podbiegu w połowie trasy, ale szczęśliwie dotarłem do mety, nie przechodząc ani razu do marszu. I muszę się przyznać, że medal za ukończenie 40. Athens Marathon the Authentic stał się moim najcenniejszym dotychczasowym biegowym trofeum.

Poza wyjazdami zagranicznymi Runnersi jak zwykle biegali w różnych miejscach Polski: Południku Wielkim, Busku-Zdroju, Olkuszu i wielu innych miejscowościach.

Zaczyna się zima czyli świetny czas na budowanie formy na następny sezon. Przyznam, że bardzo lubię lutowo – marcowe wybiegania, kiedy dzień już dłuższy, ale jest jeszcze niewiele ludzi na ulicach i można uwolnić i myśli i mięśnie i tylko biec, i biec, i biec...

Wszystkim biegającym i truchtającym, w tym i sobie a także tym, którzy mówią: „pojutrze będzie dwa dni jak biegam” życzę na Nowy 2024 rok przede wszystkim zdrowia. Poza tym – tyle samo startów co finiszów w dobrej kondycji na mecie a także spełniania małych i dużych marzeń biegowych. Nie wszystkich od razu, ale po kropelce. Żeby zawsze było o czym pomarzyć. ■

TOMASZ BAŁABAŃSKI

JAREK NA TRONIE W PODWÓJNEJ KORONIE!

Stało się! Nasz Kolega, Runner - Jarosław Sabat (pracownik działu informatyki MPK) zrobił to!

Cichaczem, w myśl własnych zasad wyczynowego turysty biegowego, zdobył w mijającym roku dwie korony: Maratonów Polskich (pięciogwiazdkową) i Półmaratonów! Dla wyjaśnienia: aby stać się posiadaczem Korony Maratonów Polskich należy w ciągu 24 miesięcy przebiec pięć najważniejszych, krajowych biegów na tym dystansie. Jarek zaliczył zawody w: Krakowie, Warszawie, Dębnie Lubuskim, ponownie w Krakowie (w związku z usunięciem Wrocławia z kalendarza biegowego) i na koniec w Poznaniu. Jest to jednocześnie jedna z ostatnich koron „pięciogwiazdkowych” (za 5 maratonów). Począwszy od 2024 roku wyróżnienie to stanie się czterogwiazdkowe (4 zawody w ciągu 2 lat). Jarkowa Korona na finiszu okupiona zosta-

ła jego własną krwią, ponieważ w ostatnim biegu w Poznaniu, po przypadkowym faulu współbiegacza niektóre fragmenty jego twarzy (i nie tylko twarzy) zapoznały się z bratnią, poznańską infrastrukturą tramwajową (mówiąc dokładnie: z torami).

Z kolei – aby szczyć się posiadaniem Korony Półmaratonów należy w ciągu roku kalendarzowego przebiec 5 biegów na tym dystansie z 10 wskazanych przez organizatora. Jarek w 2023 roku przebiegł półmaratony w: Sobótce, Warszawie (obydwa w ciągu jednego weekendu!), Białymstoku, Grodzisku Wielkopolskim i w Gnieźnie.

Jarku Gratulujemy! Teraz przed Tobą już tylko Wielka Szóstka!* ■

**Wielka Szóstka to sześć największych światowych maratonów: w Berlinie, Chicago, Nowym Jorku, Bostonie, Tokio i Londynie.*

MAREK GANCARCZYK

KLUB HONOROWYCH DAWCÓW KRWI PODSUMOWAŁ KOLEJNY ROK DZIAŁALNOŚCI

W piątek, 24 listopada 2023 roku członkowie Klubu Honorowych Dawców Krwi, który działa nieprzerwanie od ponad 60 lat w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, podsumowali kolejny rok działalności. Spotkanie rozpoczęło się od hymnu Polskiego Czerwonego Krzyża, który w tym roku świętuje 65 lat honorowego krwiodawstwa w Polsce. Uczestnicy spotkania minutą ciszy uczcili także tych członków klubu HDK, którzy odeszli.

Artur Drożdż, prezes klubu HDK w MPK przypomniał o tym, że członkowie klubu także w tym roku aktywnie oddawali krew, która służyła do ratowania zdrowia i życia innych. Klub HDK w 2023 roku angażował się także m.in. w organizację kwesty w tramwaju dla fundacji pomagającej chorym na Mukowiscydozę oraz dla Hospicjum św. Łazarza w Nowej Hucie.

Z okazji 65 lat honorowego krwiodawstwa w Polsce, Małgorzata Pyka, dyrektor Małopolskiego Oddziału Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża wręczyła podczas spotkania okolicznościowe medale i listy gratulacyjne. Otrzymali je za długoletnie wspieranie idei honorowego krwiodaw-



Podczas spotkania wyróżnieni zostali najbardziej zasłużeni krwiodawcy



Koncert dzieci niewidomych i słabowidzących

stwa: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie (medal odebrał Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK), byli prezesi klubu HDK w MPK – Tadeusz Walczak, Marian Szymański, Władysław Michalski, Krzysztof Paprocki, Andrzej Ostafin i Artur Drożdż (obecny prezes zarządu HDK), Ryszard Sasuła – uczestnik pierwszej akcji krwiodawstwa w MPK w Krakowie oraz córka zmarłego w tym roku wieloletniego członka klubu – Andrzeja Mitki.

Warto podkreślić, że czterech członków klubu HDK, którzy są pracownikami MPK otrzymało odznaki za oddawanie krwi – Adam Maj (odznaka I stopnia), Michalina Wąsik i Tomasz Ostrowski (odznaka II stopnia), Agnieszka Herdzina (odznaka III stopnia).

Podczas uroczystego spotkania krwiodawców odbył się także koncert dzieci niewidomych i słabowidzących ze Szkoły Muzycznej I stopnia Zespołu Szkół i Placówek pn. „Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących” w Krakowie.

Klub Honorowych Dawców Krwi w MPK powstał w 1962 roku. Od tego roku do dzisiaj nieprzerwanie realizuje zadania związane z popularyzacją honorowego krwiodawstwa i pozyskiwaniem dawców krwi wśród pracowników MPK. ■

MAREK GANCARCZYK

WIZYTA ZWIĄZKOWCÓW Z NORWEGII W MIEJSKICH SPÓŁKACH

Przestawiciele związków zawodowych z wybranych przedsiębiorstw z Norwegii przyjechali w dniach 20-23 listopada 2023 roku na wizytę studyjną do Krakowa w ramach projektu „Schematy dialogu społecznego dla godnej pracy w sektorze publicznym na poziomie samorządów II”. Projekt prowadzony jest przez Komisję Krajową NSZZ „Solidarność” w partnerstwie z norweskim związkiem Fagforbundet.

Celem działań podejmowanych w ramach tego projektu jest inicjonowanie dobrowolnych negocjacji w formacie trójstronnym, z udziałem przedstawicieli władz lokalnych oraz pracodawców i związków zawodowych działających w przedsiębiorstwach miejskich świadczących usługi publiczne. Pilotażowe działania o tym charakterze podjęto w Jaworznie, Płocku, Piotrkowie Trybunalskim i Wałbrzychu. Związkowcy norwescy zapoznali się ze strukturą organizacyjną i zasadami działania Zarządu Regionu Małopolskiego NSZZ „Solidarność”, które przedstawił szef Regionu, Tomasz Zaborowski.

Goście spotkali się z kierownictwami firm i związkowcami „Solidarności” w krakowskich spółkach komunalnych, czyli w MPK S.A. w Krakowie, MPO sp. z o.o., MPGO sp. z o.o. oraz z w Zakładzie Termicznego Przekształcania Odpadów – Ekospalarnia Kraków. Duże zainteresowanie budziły zasady zatrudniania pracowników w poszczególnych spółkach oraz współpracy związków zawo-

dowych z kierownictwami zakładów. Zdziwienie Norwegów budził brak zbiorowych układów pracy i korzystanie z zakładowych układów odmiennych dla każdego zakładu oraz coraz powszechniejsze odchodzenie w polskich firmach od outsourcingu, na rzecz świadczenia usług dla procesów technologicznych i socjalnych we własnym zakresie, np. powrót stołówek zakładowych, które okazały się tańsze i korzystniejsze niż korzystanie z usług firm cateringowych.

Na tym tle wyróżnia się MPK S.A. w Krakowie, które posiada Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy.

— MPK S.A. w Krakowie podczas spotkania było przedstawione jako modelowy przykład przedsiębiorstwa, które od lat posiada zakładowy układ zbiorowy pracy. Delegaci z Norwegii byli bardzo zainteresowani zapisami tego dokumentu oraz tego jak w rzeczywistości on funkcjonuje. Drugą poruszoną kwestią była współpraca między grupą społeczną, czyli załogą, a zarządem. Gości interesowały wzajemne relacje, kwestia dialogu społecznego wewnątrz przedsiębiorstwa — relacjonuje Piotr Jurczyk, przewodniczący NSZZ Solidarność w MPK S.A. w Krakowie.

Wizyta studyjna nie ograniczała się tylko do spraw związkowych, ale też była okazją do zapoznania się z tradycją wizytowanych firm oraz zwiedzenia najważniejszych zabytków. ■

Mat. NSZZ Solidarność

KATARZYNA SADOWSKA

ZMIANY W PRZEPISACH PORZĄDKOWYCH

Rada Miasta Krakowa przyjęła zmianę przepisów uchwały Nr XLIV/544/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami Komunikacji miejskiej w Krakowie mająca na celu zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim pasażerom korzystającym z komunikacji miejskiej, a przede wszystkim doprecyzowanie zasad przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Jest to wyjście naprzeciw potrzebom osób z niepełnosprawnościami poprzez dopuszczenie przewożenia skuterów inwalidzkich z napędem elektrycznym. W związku z tym, że w istniejących przepisach prawa nie ma definicji tego typu skutera, tak jak jest to w przypadku definicji wózka inwalidzkiego (art. 2 pkt. 48 ustawy Prawo o ruchu drogowym), w projekcie zmienianej Uchwały wprowadzono określenie skutera inwalidzkiego z napędem elektrycznym, aby jednoznacznie określić maksymalne parametry, jakie może posiadać wózek inwalidzki, a także skuter inwalidzki z napędem elektrycznym, po to, by można było nimi podróżować obecnie posiadanym taborem komunikacji miejskiej w Krakowie.

Podczas wizji lokalnej przeprowadzonej na terenie pętli tramwajowo - autobusowej w Łagiewnikach z udziałem przedstawicieli Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Wydziału Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa, Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych oraz MPK S.A. w Krakowie określono maksymalne parametry wózków inwalidzkich, które w sposób bezpieczny będą mogły być przewożone pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie. W testach uczestniczyły 4 pojazdy należące do MPK S.A. w Krakowie. Wizja lokalna wykazała, że wózki i skutery elektryczne przeznaczone dla osób z niepełnosprawnością, których całkowita długość jest większa niż 120 cm nie w każdym pojeździe są w stanie wykonać manewr parkowania w sposób bezpieczny oraz zmieścić się w wyznaczonym miejscu. Natomiast wózki inwalidzkie, których wymiary z zamontowaną przystawką elektryczną przekraczają długość 120 cm i wynoszą do 160 cm, mają wystarczającą możliwość skrętu kół i są w stanie zaparkować wózek w sposób

bezpieczny w wyznaczonym miejscu. Wykazano również, że wymóg obrotu wózka wokół własnej osi jest zbędny, podczas gdy wymóg parkowania tyłem do kierunku jazdy jest obligatoryjny, co wynika z zapisów homologacyjnych pojazdów oraz innych przepisów odnoszących się do bezpieczeństwa pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej. Tylko taki sposób parkowania w pojeździe może zapewnić stabilność i bezpieczne przewożenie pasażerów.

Podjęto decyzję, że MPK S.A. w Krakowie na wniosek i nie częściej niż raz w miesiącu, będzie organizować szkolenia dla osób z niepełnosprawnością narządu ruchu – poruszających się na różnych typach wózków inwalidzkich – z zakresu poruszania się w pojazdach komunikacji miejskiej.

Według nowych zapisów z zakresu obowiązków przewoźnika: Przed wjazdem osoby na wózek inwalidzki, skuterze inwalidzki z napędem elektrycznym, kierowca zobowiązany jest rozłożyć rampę wjazdową i zapytać, czy ta osoba potrzebuje dalszej pomocy. Wózek inwalidzki, skuter inwalidzki z napędem elektrycznym nie mogą przekraczać wymiarów maksymalnych tj. długość całkowita 1200 mm i szerokość całkowita 700 mm. Do wózka inwalidzkiego może być zamontowana przystawka elektryczna, wówczas maksymalna długość wózka inwalidzkiego z przystawką nie może przekroczyć 1600 mm. Podczas przewozu, wózek inwalidzki, skuter inwalidzki z napędem elektrycznym muszą być prawidłowo ustawione w miejscu przeznaczonym do jego przewozu, tyłem do kierunku jazdy i prawidłowo zabezpieczone pasami bezpieczeństwa, o ile znajdują się na wyposażeniu pojazdu. Natomiast podróżujący pojazdami komunikacji miejskiej Pasażerowie zobowiązani są umożliwić ustawienie wózka inwalidzkiego, skutera inwalidzkiego z napędem elektrycznym lub wózka dziecięcego w pojeździe na stanowisku przeznaczonym do tego celu.

Zgodnie z przepisami porządkowymi w *uzasadnionych przypadkach, szczególnie przy dużym natężeniu pojazdu pasażerami, kierujący pojazdem może odmówić przewozu bagażu o rozmiarach lub masie stwarzających utrudnienia dla podróżujących osób. Powyższe nie dotyczy wózków dziecięcych i inwalidzkich oraz skuterów inwalidzkich z napędem elektrycznym, które spełniają warunki, o których wspomniano wyżej.* ■

CO TRAMWAJ I AUTOBUS W NOCY PRZYWIEŹĆ MOŻE ...?



Wśród pasażerów komunikacji miejskiej bardzo często pojawiają się opinie, że tramwaje i autobusy kolokwialnie mówiąc są brudne.

Ale niestety to pasażerowie pozostawiają kilogramy śmieci różnego rodzaju. Papiery, stare bilety (poutykane wszędzie gdzie tylko się da), plastikowe i szklane butelki, puszki, pieluchy niemowlęce (oczywiście z zawartością), resztki jedzenia, części garderoby i wiele, wiele innych, których nie sposób wymienić. Zdarza się, że w krakowskich pojazdach przyjeżdża wszystko to, co człowiek jest w stanie z siebie wydalić. Czasami są takie sytuacje, że siedzenie jest tak zabrudzone, że nadaje się tylko do wymiany, a to co z niego zostaje do utylizacji.

Wszystkie pojazdy MPK S.A. w Krakowie realizujące przewozy w danym dniu codziennie są myte i sprzątane. Każdy może to sprawdzić oraz zobaczyć jak wygląda ich codzienne, a raczej nocne przygotowanie do pracy na dzień następny. (np. filmik „Od zmierzchu do świtu” publikowany na oficjalnym kanale MPK na YouTube).

Cały eksploatowany tabor komunikacji miejskiej Krakowa każdego dnia narażony jest na

przeróżne zabrudzenia. Jest to bezpośrednio związane z jego intensywną eksploatacją. Setki, żeby nie powiedzieć tysiące par butów przemieszczają się po krakowskich tramwajach i autobusach. Utrzymanie czystości i odpowiedniego poziomu higieny w tego typu środkach transportu wymaga odpowiedniej organizacji dedykowanej do specyfiki stacji obsługi, pory roku oraz dużego

STATYSTYKA:

Średnio dziennie, w zależności od pory roku wydarzeń i imprez w mieście, popularnych imienin itd. Zbieramy z pojazdów:

- dziennie: 30–40 kilogramów różnego rodzaju śmieci
- tygodniowo: 210–280 kilogramów różnego rodzaju śmieci
- miesięcznie: 900–1200 kilogramów różnego rodzaju śmieci
- rocznie: 10.950–14.600 kilogramów różnego rodzaju śmieci

Wszystkie śmieci zebrane w tramwajach i autobusach są segregowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i zarządzeniami.

nakładu sił i pracy ludzi. Kluczem do osiągnięcia pożądanego efektu i sukcesu jest nie tylko regularne i cykliczne sprzątanie prowadzone na bazie uzgodnionych harmonogramów, ale także zastosowanie wysokiej klasy preparatów czyszczących będących bardzo skutecznymi i jednocześnie bezpiecznymi dla pasażera i środowiska.

Każdy pojazd komunikacji miejskiej posiada wiele szyb i przeszkleń. Utrzymanie ich czystości szczególnie w miesiącach wiosenno - letnich (liczne tłuste placki) jest trudne, jednak wykonalne. Szyby brudzą się zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu. Z zewnątrz sprawa wydaje się prosta. Myjnia mechaniczna i po sprawie. Ale wewnątrz nieodzowna jest siła ludzkich rąk.

Oczywiście pojazdy komunikacji miejskiej narażone są również na zabrudzenia z zewnątrz. To

m.in. wszechobecny kurz, owady, błoto, śnieg lub inne nieczystości. Równie wielki wpływ na bezpieczeństwo pasażerów oraz na czystość w pojazdach komunikacji miejskiej ma odpowiednia dezynfekcja siedzisk, podłogi, uchwytów oraz metalowych elementów wewnątrz tramwaju czy autobusu. To one są najbardziej narażone na zabrudzenia oraz działanie wszelkiego rodzaju drobnoustrojów. Każdego dnia tych części i elementów pojazdu dotykają setki osób. Każda z nich świadomie bądź nie jest potencjalnym źródłem bakterii, wirusów i zanieczyszczeń. To też czyszczą i sprzątają pracownicy KrakTransRem.

Dlatego pamiętajmy, że każdej nocy bez wyjątku, nawet tej najpiękniejszej wigilijnej są w Krakowie ludzie, którzy tramwaj i autobus po przyjeździe do stacji obsługi sprzątają. ■



MAREK GANCARCZYK

STRAŻACY MPK W KRAKOWIE ĆWICZYLI SWOJE UMIEJĘTNOŚCI

W piątek, 20 października 2023 roku na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka drużyny Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie rywalizowały w zawodach sportowo-pożarniczych.

Zespoły reprezentowały dwie stacje obsługi tramwajów, trzy stacje obsługi autobusów oraz Stację Obsługi i Remontów.

Każda z drużyn rywalizowała w dwóch konkurencjach. Pierwsza z nich polegała na jak naj-

szybszym ugaszeniu ognia. Druga z konkurencji wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez zawodników strażackich węży. Następnie zawodnicy z każdej drużyny musieli strumieniem wody strącić ustawione puszki oraz obrócić specjalną tarczę.

Najlepsza w tych konkurencjach okazała się drużyna ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Drugie miejsce zajął zespół ze Stacji Obsługi Bieńczyce, a trzecie ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.

Zawody miały na celu sprawdzenie nie tylko sprawności strażaków pracujących w MPK, ale także posiadanego sprzętu gaśniczego. ■

 **Kraków**



BĄDŹ WRAŻLIWY

ustąp miejsca!

MAREK GANCARCZYK

„BĄDŹ WRAŻLIWY – USTĄP MIEJSCA!”

Bądź wrażliwy – ustąp miejsca” – to hasło kampanii edukacyjnej przygotowanej przez MPK S.A. w Krakowie, Urząd Miasta Krakowa i Radę Krakowskich Seniorów, która będzie prowadzona przez najbliższe dwa miesiące.

Kampania ma zwrócić uwagę na potrzebę wzajemnej życzliwości i wrażliwości w komunikacji miejskiej. W ramach tej kampanii będziemy zachęcać do ustępowania miejsca siedzącego w krakowskich tramwajach i autobusach pasażerom z ograniczoną mobilnością – seniorom, kobietom w ciąży, opiekunom jadącym z małymi dziećmi i osobom chorym.

– *Ustępowanie miejsca siedzącego w tramwajach i autobusach powinno być czymś naturalnym, ale niestety nie jest. Dlatego tak ważne jest przypomnienie o potrzebie tej wrażliwości na innych. Tramwajami i autobusami podróżują przecież osoby starsze, często chore, jadące do przychodni i szpitali. Oni powinni mieć szansę na wygodną i bezpieczną podróż na miejscu siedzącym. Wiemy jednak, że często nie mogą oni liczyć na ustąpienie miejsca, dlatego ta akcja jest tak potrzebna* – powiedział Andrzej Kulig, zastępca prezydenta Krakowa.

Plakaty z hasłem akcji „Bądź wrażliwy – ustąp miejsca” będą widoczne we wszystkich monitorach w tramwajach i autobusach, pojawią się na części oparcí foteli pojazdów MPK oraz na niektórych wiatkach przystankowych. Hasło będzie można także usłyszeć na wybranych przystankach z głośników w tramwajach i autobusach.

O potrzebie wrażliwości będą także mówić nauczyciele w krakowskich szkołach średnich. Informacje o kampanii i jej celu pojawią się także na portalach krakowskich uczelni wyższych z których korzystają studenci.

– *Podjęcie kampanii to niezwykle cenna odpowiedź na inicjatywę Rady Krakowskich Seniorów wynikającą z często dramatycznej obojętności młodych pasażerów na trudności wszystkich starszych osób związanych z korzystaniem z komunikacji miejskiej. Należy pamiętać, że starość zawsze towarzyszy utrata siły, pogorszenie wzroku i wolniejszy refleks, a dłu-*

gotrwać, w niewygodnej pozycji stanie wywołuje ból mięśni. To powody dla których w imię pięknego współcybia pokoleń, młodsze osoby powinny ustępować miejsc osobom starszym. One, pomimo że cierpią nie poproszą o to miejsce, bo w kodzie kulturowym tej generacji jest to upokarzające. Ten kod kulturowy wymaga również serdecznej i miłej reakcji osób starszych na gotowość ustąpienia miejsca, a o tym starsze osoby często już nie pamiętają – zwraca uwagę Anna Okońska-Walkowicz, pełnomocnik prezydenta Krakowa ds. polityki senioralnej.

My apelujemy również do seniorów, aby zwracając się do młodych o ustąpienie miejsca pamiętali o zasadach kultury i również wykazywali się wrażliwością. Pamiętajmy, że także młode osoby zmagają się z różnymi chorobami i czasem mogą nie mieć siły, aby stać przez całą podróż.

– *Poruszając się komunikacją miejską także możemy uczyć się szacunku i wzajemnego zrozumienia dla innych pokoleń. Kampania „Bądź wrażliwy – ustąp miejsca” zwraca uwagę na bardzo istotny problem, który można jednak rozwiązać w prosty sposób. Wystarczy, że każda strona zrozumie potrzeby tej drugiej* – mówił Wojciech Zalewski, Przewodniczący Młodzieżowej Rady Krakowa.

Miejsca siedzącego w tramwaju czy autobusie potrzebują także kobiety w ciąży. Mówiła o tym Ewa Całus, pełnomocniczka prezydenta Krakowa ds. edukacji klimatycznej, która sama jest w 8 miesiącu ciąży.

– *Dopiero kiedy znajdziemy się w sytuacji, w której potrzebujemy wsparcia, zaczynamy dostrzegać potrzeby innych. Kobiety w ciąży należą do grupy, która tego wsparcia potrzebuje. To jest kwestia gorszego samopoczucia, dodatkowego obciążenia ciała, ale też konieczności zapewnienia większego bezpieczeństwa podczas podróży. Bądźmy na to wrażliwi, dostrzegajmy, że wokół nas są kobiety w ciąży i starajmy się je wspierać* – apeluje Ewa Całus, pełnomocniczka prezydenta Krakowa ds. edukacji klimatycznej.

Akcja „Bądź wrażliwy – ustąp miejsca” będzie prowadzona w Krakowie przez dwa miesiące, w grudniu i styczniu. ■

Krakowski Lajkonik z wizytą w zajezdni MPK





MAŁGORZATA RZYCZNIK

ŚWIĄTECZNY TRAMWAJ MPK WYJECHAŁ PO RAZ DZIESIĄTY

Każdego roku 6 grudnia na ulice Krakowa wyjeżdża wyjątkowy tramwaj. Trudno go nie zauważyć, bo nie ma takiego drugiego. Udekorowany świątecznymi ozdobami wiezie święce życzenia, które MPK S.A. w Krakowie składa wszystkim mieszkańcom. I tak już od 10 lat. Pierwszy taki wyjazd miał miejsce 6 grudnia 2013 r. Wówczas świąteczne barwy i wyjątkowy wystrój przypadł tramwajowi typu E1, o numerze 101. W ostatnich latach ze względu na coraz większe zainteresowanie i z każdym rokiem rosnącą popularność akcji prowadzonych w tramwaju, świąteczne ozdoby trafiają na wagon typu NGT6 o numerze RP650. Dzięki temu, że jest on dłuższy i ma ponad dwa razy więcej miejsc siedzących, może sprostać realizowanym w nim zadaniom.

Świąteczny tramwaj oprócz życzeń, ma też swoją misję, a w ostatnich latach nawet nie jedną. Już podczas swojego pierwszego kursu zabiera na pokład wyjątkowego gościa, bo samego św. Mikołaja. Święty ów, udaje się do Urzędu Miasta, by tam z rąk Prezydenta Krakowa odebrać specjalny list i podarki dla dzieci, które w tym czasie przebywają

w szpitalu im. S. Żeromskiego. Mikołaj wraz z pomocnikami udaje się do świątecznego tramwaju, który akurat wtedy podjeżdża na przystanek „Plac Wszystkich Świętych”. Towarzyszą mu pomocnicy, którzy chcąc naśladować świętego przebierają się w mikołajkowe stroje. Z każdym rokiem ich przybywa, bo zawsze jest ich tylu, ile lat liczy nasza Firma. W tym roku było ich aż 148!

Również, w tym roku, już po raz siódmy z rzędu Mikołaj prezenty zawiózł do Szpitala im. Stefana Żeromskiego. Jak zwykle dzieci witały go z ogromną radością i entuzjazmem. Te krótkie chwile i prezenty, pozwoliły im choć na chwilę zapomnieć o chorobie. Twarzyczki dzieci rozjaśniły się uśmiechem, a co za tym idzie również stroskane twarze ich opiekunów.

To jednak nie koniec misji Świętego Mikołaja. Po wizycie w szpitalu wrócił on do swojego tramwaju i tam przez kilka godzin spotykał się z pasażerami. Dla najmłodszych miał słodki prezencik, dobre słowo i radę. Chętnie też pozwalał się sfotografować, by pamięć o nim w ten sposób utrwalona, mogła przetrwać cały rok, aż do kolejnej jego wizyty. ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Irizar ie-bus

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Autobus elektryczny Irizar ie-bus to pierwszy tej marki pojazd w Krakowie. Jednocześnie eksploatacja tego pojazdu w stolicy Małopolski była jego debiutem na rynku pojazdów miejskich w Polsce.

Elektryk Irizara ma długość 12 metrów. Jest niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację, wydzieloną przestrzeń oraz platformę dla osób poruszających się na wózkach, monitoring i porty USB do ładowania smartfonów. Pojazd ma

funkcję ładowania przez wtyczkę oraz przez pantograf, który umożliwia ładowanie szybkie oraz wolne. Warto podkreślić, że wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w autobusie, w tym ogrzewanie są zasilane wyłącznie energią elektryczną. W pojeździe zostały zamontowane specjalne miejsca na bagaż. W środku jest 27 miejsc siedzących.



Solaris Urbino 18 electric

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Autobus zasilany energią elektryczną przeznaczony dla Krakowa. Autobus przegubowy. Długość 18 metrów. Został zaprojektowany w układzie drzwi 2-2-2-2. Może jednorazowo przewieźć 141 pasażerów, w tym 42 na miejscach siedzących. Model został wyposażony w wydajną klimatyzację, rozbudowany system informacji pasażerskiej, a także pełen monitoring i porty USB do ładowania smartfonów. Co istotne, wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w autobusie, w tym ogrzewanie, są zasilane wyłącznie energią elektryczną.

Magazynami energii w tym krakowskim e-busie są baterie Solaris High Energy o pojemności 420 kWh. Dla jeszcze większej sprawności i mniejszego zużycia energii instalacja napędowa została wykonana w nowatorskiej technologii SiC, czyli z wykorzystaniem układów opartych o węgiel krzemu. Dostarczone przegubowe Urbino mogą być ładowane zarówno przez wtyczkę plug-in, jak i przez pantograf.



Irizar ie-bus

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Solaris Urbino 18 electric

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

