

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 3 (88) 2023
(lipiec-wrzesień)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

Rozmowa z Dorotą Sanocką, kierownicą autobusu MPK

MPK S.A. w Krakowie wymienia się historycznymi wagonami

Dzień Dziecka w MPK

Kolejna karta z historycznymi pojazdami kursującymi
w Krakowie

Krakowska Linia Muzealna

Obwieszczenie

Zapraszamy na kolejny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej, w ramach którego można będzie podróżować zabytkowymi tramwajami i autobusami na następujących liniach:

- linia **0** na trasie Dajwór - Cichy Kącik
Kursuje w każdą niedzielę od początku czerwca do końca września oraz 15 sierpnia.
- linia **15** na trasie Cichy Kącik - Pleszów
Kursuje w dni: 11.06, 30.07 i 3.09
- linia **23** na trasie Nowy Bieżanów - Borek Fałęcki.
Kursuje w dni: 2.07 i 13.08
- specjalne linie autobusowe
Uruchamiane w dni: 25.06, 23.07, 15.08 i 10.09



Jak opowiadać o historii komunikacji?

O historii tramwajów i autobusów, które w przeszłości kursowały po ulicach polskich miast można opowiadać na wiele sposobów. Można pisać artykuły do gazet, można publikować galerię pięknych zdjęć na stronach internetowych, czy pisać książki. Można także wybrać zupełnie inny sposób. My już dawno uznaliśmy, że najlepiej o tej historii transportu miejskiego „opowiedzą” same zabytkowe pojazdy. Dlatego właśnie MPK S.A. w Krakowie od wielu lat stara się zachowywać i remontować stare tramwaje i autobusy, po to, aby mieszkańcy i turyści mogli je zobaczyć, a także nimi podróżować. W tym roku do tej kolekcji historycznych pojazdów MPK dołączyły na okres wakacji dwa wagony z dwóch polskich miast – Poznania i Warszawy. To efekt współpracy krakowskiego MPK z MPK Poznań i Tramwajami Warszawskimi, które wymieniły się swoimi historycznymi tramwajami. Będzie można nimi podróżować na sezonowych liniach turystycznych. Zachęcam nie tylko do przeczytania o tej niezwykle ciekawej inicjatywie, ale także do podróży tymi tramwajami na Krakowskiej Linii Muzealnej. Nie ma lepszej lekcji historii od możliwości sprawdzenia na własnej skórze jak to było kiedyś. A w Krakowie będzie to o tyle ciekawe, że na jednej linii, podczas jednego kursu będzie można przejechać

się składem zabytkowych wagonów z trzech miast: Warszawy, Krakowa i Poznania.

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” piszemy także o bardzo ważnym elemencie działania MPK, jakim jest serwis i odpowiednia troska o stan techniczny wszystkich eksploatowanych pojazdów. Najważniejsze jest tu oczywiście bezpieczeństwo naszych pasażerów. Ale nie tylko. Ważny jest także ich komfort i wygoda. Dlatego procedury w MPK obejmują każdy element pojazdu, w tym m.in. klimatyzację, ogrzewanie, informację pasażerską, monitoring, automaty biletowe czy kasowniki. Każda usterka wyposażenia, nawet ta najdrobniejsza, jest rejestrowana, a następnie usuwana. Zachęcam do zapoznania się z artykułem na ten temat Jacka Kołodzieja, który jako kierownik Stacji Obsługi i Remontów, nadzoruje przeglądy i serwis tramwajów.

W „Przewoźniku” nie mogło zabraknąć relacji z obchodów Dnia Dziecka. Jak zwykle z tej okazji, także w tym roku otworzyliśmy naszą zajezdnię tramwajową dla naszych najmłodszych pasażerów. Tłumy odwiedzających potwierdzają, że to jedna z największych atrakcji w Krakowie. Dla nas to okazja, aby dzieci dowiedziały się jak dużo pracy wkładamy w to, aby tramwaje mogły wozić pasażerów sprawne i czyste.

Zachęcam do lektury, a wszystkim czytelnikom życzę udanego wakacyjnego wypoczynku!

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> Kierowcy, motorniczowie i inspektor ruchu MPK z nagrodami	5	<i>Marek Gancarczyk</i> Coraz więcej kursów na linii nr 8 obsługują dłuższe tramwaje	28
<i>Marek Gancarczyk, Justyna Fil</i> Kierowca autobusu MPK nagrodzony za zatrzymanie nietrzeźwego kierowcy samochodu	7	<i>Dominika Wójtowicz</i> Tramwaje Tango Lajkonik II z dofinansowaniem ze środków UE	29
<i>Marek Gancarczyk</i> Praca kierowcy sprawia mi dużą przyjemność	8	<i>Krzysztof Francuz</i> Autobusy wróciły na przebudowaną ulicę Królowej Jadwigi	30
<i>Katarzyna Sadowska</i> Prowadzący MPK pomagają osobom z ograniczoną mobilnością	11	<i>Janusz Więckowski</i> W 16 lat 14 turniejów im. Piotra Pruchnickiego. Co dalej?	31
<i>Marek Gancarczyk</i> Dzień Dziecka z MPK	12	<i>Tomasz „Truchtacz” Bałabański</i> Wiosenne bieganie MPK Runners Kraków	33
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK S.A. w Krakowie liderem w zakresie bezpieczeństwa	16	<i>Małgorzata Kruczek</i> Festiwal Zawodów 2023 już za nami	35
<i>Marek Gancarczyk</i> Strażacy MPK S.A. w Krakowie ćwiczyli sprawne gaszenie pożaru	16	<i>Monika Gierlicka, Małgorzata Kruczek</i> „Majówka z pracą” z udziałem MPK	36
<i>Marek Gancarczyk</i> Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze najlepsza w konkursie BHP	17	<i>Monika Gierlicka</i> MPK na targach pracy w Bochni	37
<i>Paweł Walasek</i> Policjanci na szkoleniu w MPK	18	<i>Mirostaw Czechowski</i> Wycieczka techniczna w ZTPO	37
<i>Jacek Kołodziej</i> Utrzymanie sprawności pojazdów komunikacji miejskiej to jedno z najważniejszych zadań MPK	19	<i>Zdzisław Oleniak</i> Jubileuszowy X Festiwal Chórów Męskich „Krakowska Wiosna”	39
<i>Adam Kaniewski</i> Czy można ograniczyć zużycie energii przez tramwaje?	22	<i>Marek Gancarczyk</i> Święto flagi z historycznymi autobusami MPK ...	41
<i>Marek Gancarczyk</i> Kraków wymienił się historycznymi tramwajami z Poznaniem i Warszawą	24	<i>Marek Gancarczyk</i> Jerzy Dudek świętował 50. urodziny	41
<i>Piotr Reclaw</i> Spotkanie z historią na Krakowskiej Linii Muzealnej	26	<i>Marek Gancarczyk</i> Kwesta w tramwaju dla Hospicjum Świętego Łazarza	42
<i>Marek Gancarczyk</i> 30 nowych Lajkoników już w Krakowie	28	<i>Katarzyna Sadowska</i> Dni Ziemi – inwestujmy w naszą planetę.	42
		<i>Grzegorz Mental</i> Zabytkowe tramwaje z lotu ptaka	44
		<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa	46

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fotografia na okładce: Skład wagonów N i ND z Warszawy, Krakowa i Poznania na linii nr 15, kursującej w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej.

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental.

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

Kierowcy, motorniczowie i inspektor ruchu MPK z nagrodami



Po raz kolejny pracownicy MPK zostali nagrodzeni za pełną odwagę i empatii postawę

Pomagali w odnalezieniu zaginionych osób, zarówno starszych jak i dzieci. Nie przejeżdżali obojętnie obok rannych i leżących na chodnikach, którymi nikt się nie zainteresował. Prowadzili resuscytację, ratując innym życie, a gdy trzeba było to bronili ratowników przed agresywnymi pacjentami. To działania tylko z ostatnich kilku miesięcy pracowników MPK S.A. w Krakowie – kierowców, motorniczych i inspektorów ruchu.

Ich godna naśladowania postawa została nagrodzona podczas specjalnego spotkania, które zostało zorganizowane w czwartek, 13 kwietnia. Wzięło w nim udział 28 pracowników krakowskiego przewoźnika. Postawa każdego z nich została zauważona i doceniona przez Jacka Majchrowskiego, Prezydenta Krakowa, komisarza Łukasza Stankiewicza, I Zastępcę Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie, Marka Maślerza, zastępcę dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego, bryg. Arkadiusza Kielina, zastępcę Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie oraz zarząd MPK S.A. w Krakowie.

Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski w swoim liście gratulacyjnym podziękował pracownikom MPK S.A.

— *Zaangażowanie i profesjonalizm pracowników MPK w Krakowie są godne naśladowania. Bardzo*

dziękuję za to, że w ciężkich chwilach możemy liczyć na Waszą natychmiastową, wysoce profesjonalną, najlepszą możliwą pomoc — napisał Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.

Postawę pracowników docenił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

— *Jestem dumny i wdzięczny za Waszą empatię i profesjonalizm. Pomimo wykonywania trudnej i wymagającej pracy nie brakuje Wam sił, aby bez wahania ruszyć z pomocą tym, którzy jej potrzebują.*

Listy gratulacyjne, a także nagrody finansowe trafiły do:

- 17 pracowników MPK, którzy zaopiekowali się osobami zaginionymi i pomogli w ich odnalezieniu: Adrian Białas, Zbigniew Chmielarski, Piotr Czech, Artur Drożdż, Kamil Gałka, Jarosław Kacysz, Andrzej Kmita, Janusz Kosmala, Adam Król, Jerzy Krztoń, Piotr Kurnik, Dariusz Namysło, Elżbieta Piech, Janusz Piekarczyk, Wojciech Sozański, Damian Sulecki, Aneta Toń
- 10 pracowników MPK, którzy udzielali pierwszej pomocy, pomagali osobom chorym i rannym: Tomasz Bystron, Paweł Jamróż, Jacek Kokoszka, Andrzej Kurzydło, Dorota Sanocka, Michał Soiński, Aleksander Szumiec, Damian Wolsza, Marcin Zębala oraz inspektor ruchu Paweł Walczyk, który stanął w obronie zaatakowanych ratowników Zespołu Ratownictwa Medycznego Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego
- pracownika MPK, który pomógł ugasić płonący samochód: Sebastian Brykalski



Postawa pracowników została doceniona przez Łukasza Stankiewicza, I Zastępcę Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie...

Za to należą się Wam wielkie wyrazy uznania — mówił podczas spotkania Rafał Świerczyński, prezes MPK S.A. w Krakowie, który poza listami gratulacyjnymi, wręczył pracownikom nagrody finansowe.

Uczestnikom spotkania gratulował kom. Łukasz Stankiewicz, I Zastępcą Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie.

— Dziękuję za zaangażowanie i pomoc krakowskiej Policji. Dzięki pracownikom krakowskiego przewoźnika wspólnie — co chcę podkreślić — zatrzymujemy sprawców przestępstw i wykroczeń, odnajdujemy osoby zaginione, a także pomagamy mieszkańcom i turystom bezpiecznie dotrzeć do celu. Od 2018 roku 87 pracowników MPK S.A. w Krakowie otrzymało podziękowania ze strony Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie. Dziękowaliśmy i nadal będziemy dziękować za zatrzymania nietrzeźwych, reakcję na wiele przejawów łamania prawa, a także pomoc, jaką niesiecie najstarszym: zaginionym dzieciom, osobom starszym i chorym — powiedział kom. Łukasz Stankiewicz, wręczając podziękowania dla 17 pracowników przedsiębiorstwa.



... bryg. Arkadiusza Kielina, zastępcę Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie...

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

— Niesienie pierwszej pomocy człowiekowi, który znalazł się w sytuacji zagrażającej życiu czy zdrowiu, to obowiązek nie tylko moralny, ale też obowiązujące nas wszystkich prawo. Z naszych obserwacji wynika jednak, że w społeczeństwie nie jest to zjawisko powszechne. Tym bardziej należy doceniać aktywne postawy mające na celu zmianę nastawienia społecznego do udzielania pierwszej pomocy i redukcję niepotrzebnych obaw. MPK, poprzez takie działania jak dzisiejsza uroczystość, przyczynia się znacząco do szerokiego promowania zaangażowanej postawy obywatelskiej — powiedział Marek Maślerz, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego.



oraz Rafała Świerczyńskiego, prezesa zarządu MPK S.A. i Marka Maślerza, zastępcę dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego

Zachowanie pracowników MPK S.A. bardzo pozytywnie ocenił bryg. Arkadiusz Kielin, zastępca Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie.

— Działania gaśnicze podjęte przez pracownika Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego z użyciem podręcznego sprzętu gaśniczego wpisują się w obywatelską i strażacką postawę niesienia bezinteresownej pomocy potrzebującym. Takie postępowanie stanowi wzorowy przykład empatii w sytuacjach, które mogą spotkać każdego z nas — podsumował bryg. Arkadiusz Kielin, zastępca Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie

Spotkania z pracownikami MPK S.A., podczas których przyznawane są nagrody za udzielanie pomocy osobom w potrzebie, odbywają się każdego roku. W ostatnich sześciu latach zarząd MPK S.A. w Krakowie. W ostatnich sześciu latach zarząd MPK S.A. w Krakowie nagrodził za taką postawę prawie 170 kierowców, motorniczych i inspektorów ruchu. ■

MAREK GANCARCZYK, JUSTYNA FIL

Kierowca autobusu MPK nagrodzony za zatrzymanie nietrzeźwego kierowcy samochodu



Kierowca podziękował Komendanta Powiatowej Policji w Krakowie, wiceprezesa zarządu MPK S.A. w Krakowie oraz wójta gminy Michałowice

Kierowca autobusu MPK S.A. w Krakowie ujął nietrzeźwego kierowcę samochodu. Komendant Powiatowej Policji w Krakowie, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie oraz wójt gminy Michałowice złożyli mu podziękowania za godną postawę obywatelską.

Spotkanie z kierowcą MPK, Grzegorzem Bąkiem odbyło się z inicjatywy MPK S.A. w Krakowie 24 maja na terenie parkingu Park & Ride w Michałowicach. Miejsce spotkania nie zostało wybrane przypadkowo – to właśnie tam doszło do zatrzymania nietrzeźwego kierowcy samochodu. Komendant Powiatowej Policji w Krakowie mł. insp. Jacek Cholewa uroczystie złożył podziękowania kierowcy MPK, który ujął nietrzeźwego kierującego. Podziękowania za odpowiedzialną postawę złożył kierowcy również Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie oraz Antoni Rumian, wójt gminy Michałowice.

— *Przekazując moje gratulacje i podziękowania, a także wręczając nagrodę finansową chciałbym podkreślić odwagę i odpowiedzialność naszego kierowcy. Być może jego reakcja uchroniła czyjeś zdrowie, a na-*

wet życie. Za to należą mu się wielkie wyrazy uznania — powiedział Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Wszystko wydarzyło się 3 maja w godzinach popołudniowych. Kierowca autobusu MPK podczas kursu zauważył jeżdżącego po parkingu Park&Ride w Michałowicach nietrzeźwego kierującego skodą. Pijany kierowca po zaparkowaniu wyszedł z pojazdu chwiejnym krokiem, po czym chciał do niego wrócić i ponownie odjechać. Wówczas, kierowca MPK wspólnie z innym mężczyzną podbiegli do nietrzeźwego i uniemożliwili mu dalszą jazdę, odbierając kluczyki od pojazdu. Następnie ujęli mężczyznę do czasu przyjazdu patrolu, który natychmiast powiadomili o całym zajściu.

Po przybyciu na miejsce policjanci z Komisariatu Policji w Zielonkach przejęli kierującego skodą. Okazał się nim kompletnie pijany 45-latek z gminy Michałowice. Badanie alkomatem wykazało, że ma 3 promile alkoholu w wydychanym powietrzu. 45-latek został przez stróżów prawa zatrzymany, a prawo jazdy zostało mu odebrane. ■

Praca kierowcy sprawia mi dużą przyjemność

O pracy, pomaganiu innym i pasjach rozmawiamy z Dorotą Sanocką, kierowcą autobusu krakowskiego przewoźnika

Marek Gancarczyk: Jak długo pracuje Pani jako kierowca autobusu?

Dorota Sanocka: Od października 2013 roku, czyli prawie 10 lat.

MG: Zanim zadam kolejne pytanie proszę powiedzieć, jak zwracać się do Pani: pani kierowco? Kierowczynie?

DS: Pani kierowco, tak jest ok.

MG: Bardzo dziękuję za to wyjaśnienie. Co więc Panią skłoniło do szukania pracy właśnie w MPK na stanowisku kierowcy autobusu? Pamięta Pani ten moment?

DS: Tak, doskonale to pamiętam. Miałam wtedy troje małych dzieci, którymi się opiekowałam. Pracowałam wprawdzie na pół etatu, ale prawda jest taka, że po urodzeniu dzieci na 10 lat wypadłam z rynku pracy. Mam wykształcenie ekonomiczne. Skończyłam liceum ekonomiczne, a także studiowałam na Uniwersytecie Ekonomicznym. Nie ukrywam, że gdy dzieci podrosły próbowałam wrócić na rynek pracy i znaleźć pracę w wyuczonym zawodzie. Ale było to bardzo trudne. Gdy więc mąż, prowadzący własną firmę, zaczął się skarżyć na dolegliwości zdrowotne, zaświeciła mi się w głowie czerwona lampka. Ja, matka z trójką dzieci bez pracy, bez dochodów...

MG: Wtedy pomyślała Pani o MPK?

DS: Dokładnie tak. Nie było to takie trudne, bo brat mojej babci był kierowcą w MPK. Gdzie więc zawód kierowcy kołatał mi się z tyłu głowy. Wymyśliłam więc sobie, że zrobię uprawnienia do prowadzenia autobusu. Miałam też to szczęście, że mogłam liczyć na wsparcie i radę mojego sąsiada, Piotra, który jest kierowcą w MPK. Dzięki niemu trafiłam do zajezdni Wola Duchacka. To zajezdnia najbliższej mojego miejsca zamieszkania. No i chciałam cały czas mieć wsparcie sąsiada (śmiech). Bardzo się cieszę, że udało mi się to marzenie wtedy zrealizować.

MG: Jak zareagował mąż?

DS: Mąż czekał, aż mi to marzenie przejdzie (śmiech).

MG: A jak ocenia Pani relacje z kolegami i koleżankami z pracy?

DS: W MPK pracuje mnóstwo znakomych osób, mają mnóstwo zainteresowań i bardzo ciekawe pasje. Mało który z moich kolegów i koleżanek ogranicza się tylko do prowadzenia pojazdów. Robią sporo interesujących rzeczy w wolnym czasie. Mam z nimi znakomity kontakt i wiem, że w wielu sprawach, także tych prywatnych, mogę liczyć na ich pomoc.

MG: Czyli jednym słowem fajnie się Pani tu pracuje.

DS: Zdecydowanie. Byłam jedną z pierwszych kobiet, które zaczęły pracę jako kierowca autobusu na Woli Duchackiej. I jako pierwsza kobieta kierowca na Woli Duchackiej zostałam mamą. Wszyscy moi koledzy bardzo się cieszyli, że urodzi się Zosia (moje czwarte dziecko, ale pierwsza córka). Dlatego z czystym sumieniem poleciłam pracę w MPK mojemu synowi, który właśnie rozpoczyna tutaj swoją pierwszą pracę – jako elektronik. Żartuję sobie, że zostałam już „matką MPK-owską”.

MG: W ciągu kilku ostatnich miesięcy prowadząc autobus już trzy razy udzielała Pani pomocy innym osobom. Jak tak dalej pójdzie, to bliżej Pani będzie do ratownika medycznego, niż kierowcy...

DS: Nawet się zastanawiałam, czy nie otrzymam jakiegoś skierowania na szkolenie na ratownika medycznego (śmiech).

MG: Jedną z Pani reakcji dotyczyła udzielania pierwszej pomocy. Proszę opowiedzieć o tej sytuacji?

DS: To była dla mnie straszna sytuacja. Pamiętam, że to było dzień przed Wigilią, 23 grudnia. Miałam krótką pracę. Była 9 rano. Obsłużyłam



przystanek Karpińskiego i zauważyłam, że na hałdzie śniegu leży starszy mężczyzna. Nad nim stała starsza pani i młody człowiek, który gdzieś dzwonił. Zatrzymałam autobus i od razu po wyglądzie leżącego człowieka wiedziałam, że nie jest dobrze. Sprawdziłam tętno. Nic nie wyczułam. Natychmiast zadzwoniłam do dyspozytorów i poprosiłam o pilne wezwanie karetki pogotowia. A potem zaczęłam resuscytację. Po chwili zobaczyłam mojego kolegę z zajezdni, który prowadził autobus i poprosiłam go o pomoc. Razem prowadziliśmy resuscytację. Sytuacja była trudna, bo pan zaczynał oddychać, a potem znowu przestawał. Masaż serca prowadziliśmy chyba 20 minut. Na szczęście zaważyliśmy, że krążenie zaczyna wracać. Po przyjeździe ratowników to oni przejęli udzielanie pierwszej pomocy.

MG: Czy to była najtrudniejsza sytuacja, w której Pani się znalazła podczas swojej pracy w MPK?

DS.: Tak. To był mój pierwszy raz, gdy prowadziłam resuscytację. Byłam bardzo zestresowana i chociaż znam wszystkie zasady udzielania pierwszej pomocy, to w tej sytuacji nie wiedziałam do końca, czy na pewno wszystko robię prawidłowo. Gdy już przyjechali ratownicy, wróciłam do autobusu. Dyspozytor wielokrotnie mnie pytał, jak się czuję i czy na pewno czuję się na siłach kontynuować jazdę. Poinformował mnie również, że w każdej chwili mogę przerwać pracę, gdybym źle się poczuła. Ponieważ miałam do przejechania jeszcze tylko jeden kurs, to zdecydowałam, że dokończę zmianę. Potem, gdy wróciłam do domu i opadł stres, byłam bardzo roztrzęsiona.

MG: Proszę opowiedzieć o ostatnim przypadku, kiedy ruszyła Pani na pomoc.

DS.: To było w maju tego roku w Borku Fałęckim. Starszy pan chciał zdążyć przebiec przed jadącymi samochodami. Niestety potknął się na krawężniku, przewrócił się i zmiążdżył sobie nos. Było pełno krwi. Ledwie mi się udało pana opatrzyć.

MG: Czy potwierdza Pani powszechną tezę, o tym, że dzisiaj ludzie niechętnie angażują się w pomoc innym i zdarza się, że nawet leżącym, rannym człowiekiem nikt się nie zainteresuje?

DS.: Tak, potwierdzam to. Dla mnie wstrząsającym doświadczeniem było to, gdy jeden z moich pasażerów stracił przytomność w autobusie linii nr 112, który prowadziłam. Autobus był pełen ludzi, którzy znali osobiście tego pana, ale nikt nie zareagował. Nie wiem tylko, czy było to spowodowane strachem, czy tym, że nie chcieli

się spóźnić do pracy... Musiałam wskazać konkretną osobę, aby mi pomogła. Być może główny powód tej znieczulicy to to, że ludzie boją się odpowiedzialności za akcję ratunkową.

MG: Gdy opisuję takie przypadki jak Pani na naszym oficjalnym profilu na Facebooku, bardzo dużo ludzi gratuluje nam takich znakomitych pracowników. Czy spotkała się Pani podczas swojej pracy z gestami życzliwości ze strony pasażerów?

DS.: Tak, spotykam się z bardzo miłymi reakcjami ze strony pasażerów. Ludzie pozytywnie reagują na kobiety kierujące autobusami komunikacji miejskiej w Krakowie. Chociaż mam też przypadki negatywne. Kiedyś starszy pan powiedział mi, że powinnam taczki prowadzić, a nie autobus. Drugi starszy pan z kolei patrząc na mnie stwierdził, że kobietom się w głowach poprzewracało, że powinny w domu siedzieć, dzieci rodzić i pierogi lepić... Nie zdążyłam mu odpowiedzieć, że już kilkoro dzieci urodziłam, a pierogów ulepiłam tyle, że trudno policzyć (śmiech). Na szczęście to było dawno. Zdecydowanie częściej zdarzają się mili panowie. Jeden poczęstował mnie kiedyś cukierkiem, inny winogronami.

MG: Dzisiaj może trudno w to uwierzyć, ale kilkanaście lat temu w MPK w Krakowie nie było ani jednej kobiety kierującej autobusem. Dzisiaj jest ich coraz więcej. Co jest dla Pani największą zaletą pracy za kółkiem?

DS.: Codziennie jestem na innej linii, w innym autobusie, z innego miejsca oglądam wschód słońca. Lubię obserwować jak się zmienia miasto w zależności od pory roku. To mi sprawia dużą przyjemność. Teraz gdyby mi ktoś zaproponował pracę w biurze od 8.00 do 16.00, chyba bym go wyśmiała. W mojej pracy nie ma monotonii. Jednego dnia kończę pracę o 11.00, drugiego o 15.00. Nie mam też żadnych problemów z planowaniem, więc gdy potrzebuję mieć krótką pracę bo mam coś ważnego do załatwienia, to udaje mi się to załatwić.

MG: Sporo rozmawialiśmy o pracy. Proszę jeszcze opowiedzieć o swoich pasjach i spędzaniu wolnego czasu po pracy.

DS.: Uwielbiam spać (śmiech). Tak na poważnie, po tak odpowiedzialnej pracy muszę sobie troszkę odpocząć, a potem jak każda kobieta ogarniam dom, zajmuję się moimi pszczołami i ogródkiem. Umieję też szyć. Gdyby nie praca w MPK to pewnie miałabym swoją pracownię krawiecką.

MG: Bardzo dziękuję za rozmowę. ■

KATARZYNA SADOWSKA

Prowadzący MPK pomagają osobom z ograniczoną mobilnością



Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnoprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności poruszania się jest w znacznym stopniu uzależniona od wsparcia i właściwej postawy osób mających bezpośredni kontakt z pasażerami. Zadaniem kierowców i motorniczych jest eliminowanie utrudnień, z jakimi mogą spotykać się osoby niepełnosprawne podróżujące pojazdami komunikacji miejskiej. Do ich obowiązków określonych w *Zakresie umiejętności, obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej (kierowcy i motorniczego)* w czasie postoju na przystankach oraz na przystankach końcowych należy zwracanie szczególnej uwagi na osoby niepełnosprawne wsiadające i wysiadające z pojazdu oraz udzielanie pomocy osobom z widoczną niepełnosprawnością (niewidomy, o kulach, na wózku inwalidzkim), a także z ograniczoną sprawnością ruchową, bez wezwania z ich strony. Zgodnie z zapisami przywołanego wyżej *Zakresu...* pasażerom poruszającym się na wózku inwalidzkim należy opuścić podest zainstalowany w pojeździe, wprowadzić wózek do wnętrza pojazdu oraz zapytać o przystanek docelowy,

a po dojeździe na ten przystanek opuścić podest i wyprowadzić wózek z pojazdu. Pomoc udzielana jest przez kierowców i motorniczych osobom z ograniczoną mobilnością przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu przy wykorzystaniu specjalnych elementów wyposażenia autobusów i tramwajów.

Kolejny obowiązek, który wykonywany jest przez prowadzących pojazdy wobec osób niewidomych, wynika z decyzji nałożonej na MPK S.A. w Krakowie przez Prezesa Zarządu Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, nakazującej emitowanie na zewnątrz pojazdów (autobusów i tramwajów) wyposażonych w niezbędne rozwiązania techniczne, komunikatów głosowych słyszalnych wzdłuż całego pojazdu i poza nim w obszarze całego przystanku. W związku z powyższą decyzją komunikaty głosowe emitowane są na zewnątrz pojazdów z wyłączeniem godzin 22:00–6:00. Natomiast w tym zakresie czasowym kierowcy i motorniczowie zobowiązani są przekazać osobom niewidomym, które z białą laską oczekują na przystankach, informację o numerze linii i kierunku jazdy prowadzonego pojazdu podczas zatrzymania się na przystanku. ■

Dzień Dziecka z MPK



Spotkanie z Trambusiem

Bardzo dziękujemy wszystkim naszym najmłodszym pasażerom oraz ich opiekunom, za wspólnie spędzony Dzień Dziecka, który w tym roku został zorganizowany w niedzielę, 28 maja na terenie zajezdni tramwajowej

Podgórze. Było Was bardzo, bardzo dużo. Cieszymy się, że przygotowane przez nas atrakcje tak bardzo Wam się podobały. My jak zwykle byliśmy zachwyceni Waszym entuzjazmem, zainteresowaniem komunikacją miejską. ■



Oczekiwanie na super jazdę



Największa atrakcja – prowadzenie tramwaju



Nie mogło zabraknąć nowoczesnych pojazdów



Dziom trudno było opanować radość



Wystawa zabytkowych pojazdów



Zajezdnię odwiedziły setki rodzin

MAREK GANCARCZYK

MPK S.A. w Krakowie liderem w zakresie bezpieczeństwa

MPK S.A. w Krakowie znalazło się w gronie 39 przedsiębiorstw z całej Polski, które zakwalifikowały się do zestawienia „Najlepsi w bezpieczeństwie 2022”. Przygotował je Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy, który zajmuje się kompleksowo problematyką kształtowania warunków pracy.

Jak podkreślają przedstawiciele Instytutu, celem przygotowania takiego zestawienia jest identyfikowanie firm o wysokiej ocenie skuteczności procesów zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy, z których można czerpać przykład i współpracować z nimi w tym zakresie.

W 2022 roku została przeprowadzona pierwsza edycja oceny przedsiębiorstw. Zaproszenie do udziału otrzymało 998 firm z całej Polski zatrudniających po min. 10 pracowników. Do ze-



stawienia „Najlepsi w bezpieczeństwie 2022” zakwalifikowano tylko 39 przedsiębiorstw. O zakwalifikowaniu się firmy do tego zestawienia decydowały wyłącznie wyniki oceny przeprowadzonej z wykorzystaniem narzędzia opracowanego przez specjalistów CIOP-PIB. ■

MAREK GANCARCZYK

Strażacy MPK S.A. w Krakowie ćwiczyli sprawne gaszenie pożaru

W piątek, 26 maja na boisku TS Tramwaj sześć drużyn Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie wzięło udział w zawodach sportowo-pożarniczych. Zespoły reprezentowały dwie stacje obsługi tramwajów (Podgórze i Nowa Huta), trzy stacje obsługi autobusów (Wola Duchacka, Płaszów, Bieńczyce) oraz Stację Obsługi i Remontów.

Zawody zwyciężyła drużyna ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. 2. miejsce zajęli strażacy ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, a 3. drużyna strażaków ze Stacji Obsługi i Remontów. Kolejne miejsca zajęły zespoły ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta, Stacji Obsługi Autobusów Płaszów i Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce.

Zawody miały na celu sprawdzenie posiadanego sprzętu oraz sprawności strażaków. Każda z drużyn rywalizowała w dwóch konkurencjach: sztafecie i tzw. bojówce. Pierwsza konkurencja polegała na tym, że sześciu zawodników z każdej z drużyn musiało przebiec jak najszybciej wyznaczoną trasę, na której były ustawione przeszkody. Druga wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez zawodników strażackich węży. Następnie zawodnicy z każdej drużyny musieli strumieniem wody trafić w specjalne tarcze.

Puchary i dyplomy dla zwycięskich drużyn wręczali Mariusz Szałkowski oraz Grzegorz Dyrkacz, wiceprezesa zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Zakładowa Ochotnicza Straż Pożarna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie została założona w 1929 roku. Działa nieprzerwanie od 94 lat. Liczy sześć sekcji i ponad 100 członków. ■

MAREK GANCARCZYK

Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze najlepsza w konkursie BHP



Pierwsze miejsce i tytuł Najlepszej Stacji Obsługi w MPK S.A. w Krakowie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy za okres od października 2022 do końca marca 2023 roku, zdobyła Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce, a trzecie Stacja Obsługi Autobusów Płaszów. Oficjalne podsumowanie konkursu i wręczenie nagród dla kierowników tych obiektów odbyło się 29 maja w siedzibie MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka 3. Dyplomy i nagrody finansowe dla zwycięzców wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A..

— *Cały czas realizujemy inwestycje we wszystkich naszych obiektach, tak aby w każdym z nich warunki pracy były na tak samo wysokim poziomie. Te działania są ważne, bo przekładają się na bezpieczeństwo i komfort pracowników* — powiedział Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie podczas wręczenia nagród.

Franciszek Osuch, kierownik najlepszej stacji obsługi otrzymał także specjalną statuetkę, którą wręczyli przedstawiciele związków zawodowych funkcjonujących w MPK S.A. w Krakowie (Piotr

Jurczyk z NSZZ Solidarność oraz Robert Nagraba z Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej).

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 apteczki pierwszej pomocy, a także dostęp do hydrantów, oznakowanie i dostęp do dróg ewakuacyjnych.

Konkurs na najlepszą stację obsługi organizowany jest w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie już od kilkudziesięciu lat. Kierownicy trzech najlepszych stacji otrzymują nagrody finansowe, które są przeznaczane na inwestycje poprawiające warunki pracy. Jedną z osób odpowiedzialnych za prowadzony w MPK konkurs BHP jest Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy, którym jest obecnie Sławomir Suchoszek, na co dzień pracujący w zajezdni tramwajowej Nowa Huta. ■

Policjanci na szkoleniu w MPK

W czwartek 4 maja w ramach współpracy MPK S.A w Krakowie i krakowskiej policji rozpoczęły się szkolenia dla policjantów z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji dotyczące pojazdów szynowych. To kolejny element współpracy, której celem jest nie tylko szybkie i łatwe przekazywanie monitoringu z pojazdów, ale także wymiana doświadczeń.

Zajęcia były prowadzone w maju. W ramach zajęć zostało przeszkolonych 40 funkcjonariuszy.

Praca policjanta ruchu drogowego jest niezwykle ważna dla utrzymania porządku i bezpieczeństwa na drogach. Aby skutecznie wykonywać swoje obowiązki, policjanci ruchu drogowego muszą być odpowiednio przeszkoleni do wykonywania zadań w różnych sytuacjach. Na krakowskich ulicach oprócz pojazdów samochodowych poruszają się także pojazdy szynowe, co wymaga od policjantów posiadania wiedzy również w zakresie tego rodzaju pojazdów.

Głównym celem szkolenia było zwiększanie świadomości funkcjonariuszy na temat pojazdów szynowych, zagrożeń związanych z ruchem tramwajowym oraz specyfiki pracy motorniczego.

Szkolenie składało się z części teoretycznej oraz praktycznej. Funkcjonariusze zostali zapoznani z niezbędnymi informacjami na temat budowy wagonu, techniką prowadzenia tramwaju, przepisami obowiązującymi motorniczych oraz zagrożeniami z jakimi najczęściej spotykają się w swojej pracy prowadzący pojazdy szynowe. Ważnym elementem szkolenia była również analiza wybranych zdarzeń z udziałem tramwajów oraz omówienie ich przyczyn.

Podczas części praktycznej uczestnicy szkolenia mieli okazję przyjrzeć się poszczególnym elementom tramwaju takim jak wózki jezdne, pantograf. Zapoznali się również z systemem i procedurą zamykania drzwi oraz funkcjonowaniem monitoringu wewnątrz i na zewnątrz pojazdu.

Szkolenie obejmowało możliwość poprowadzenia w bezpiecznych warunkach tramwaju, w ramach którego policjanci mogli się przekonać jaką widoczność ma motorniczy podczas wykonywania czynności służbowych oraz jak działają poszczególne rodzaje hamulców w tramwaju. Każdy z uczestników wykonał hamowanie służbowe oraz



awaryjne i mógł na własnej skórze przekonać się jaka jest droga hamowania pojazdu o wadze 42 ton.

Policjanci byli zainteresowani tematyką szkolenia, zadawali pytania. Zwracali uwagę, że doświadczenia zdobyte podczas szkolenia na pewno przydadzą się w pracy, co pozwoli skuteczniej prowadzić dochodzenia w sprawach z udziałem tramwaju.

Ponieważ MPK kładzie bardzo duży nacisk na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, współpraca z policją pozwala na wymianę doświadczeń i wiedzy, którą można wykorzystać podczas szkoleń dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej, co wpływa w bezpośredni sposób na poprawę bezpieczeństwa pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego. ■

JACEK KOŁODZIEJ

Utrzymanie sprawności pojazdów komunikacji miejskiej to jedno z najważniejszych zadań MPK



Wszystkie autobusy i tramwaje Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie podlegają ściśle określonym wymogom, które muszą spełnić zanim skierowane zostaną do przewozu pasażerów na ustalonych trasach. Owe przepisy wynikają głównie z ustaw i rozporządzeń dotyczących danego typu taboru w ogóle, a także z wytycznych producenta samych pojazdów, jak i poszczególnych podzespołów. Zadaniem przewoźnika jest ich spełnienie.

HOMOLOGACJA

Głównym przepisem, a w zasadzie zbiorem przepisów z uwagi na odnośnienie się do różnych wymagań i norm, jest rozporządzenie odpowiedniego ministra w sprawie homologacji np. typu tramwajów. Zawarte są tam niemal wszystkie elementy jakie musi spełniać pojazd szynowy zanim wjedzie na miejskie torowiska by móc przewozić ludzi. To tu określone są m.in. wymagania dotyczące rzeczy dla nas niewidzialnych i nieodczuwalnych, jak te związane z odbiorem i przetwarzaniem energii elektrycznej. Tam znajdziemy też wymogi

dotyczące elementów, których nigdy nie chcielibyśmy wypróbować: odnoszące się do niepalności poszczególnych elementów pojazdów (kablów, zastosowanych wykładzin podłogowych czy tapicerki), wytrzymałości dotyczących zdarzeń komunikacyjnych. Nim tramwaj jako całość pojawi się na ulicach każdy z zastosowanych w nim komponentów musi przejść rygorystyczne wymagania i uzyskać stosowny certyfikat. W odróżnieniu od autobusów nie można tego samego elementu stosowanego w samochodach wprost przenieść i zastosować w tramwajach. Tylko spełnienie wspomnianych wymagań pozwala producentowi i przewoźnikowi na wprowadzenie do ruchu tramwajów. Ewentualne zmiany, jakie mogą nastąpić w trakcie eksploatacji wymagają spełnienia określonych warunków dla poszczególnych elementów elementów. Dla przykładu zmieniając tapicerkę siedzenia na nową, muszą zostać spełnione wymagania, takie jak niepalność. Podobnie, gdy jest wymieniany przewód elektryczny na nowy, także musi spełniać wymagania niepalności i ekranowania (odpowiednio wykonanych osłon). Ten sam dokument określa dokładnie rodzaj materiału jaki

może być zastosowany na np. obręcze tramwajowe (część koła, która toczy się po szynie).

OKRESOWE BADANIA TECHNICZNE

Podstawowym i najważniejszym przepisem dotyczącym już eksploatowanych pojazdów (wprowadzonych do ruchu na podstawie np. homologacji) jest rozporządzenie odpowiedniego ministra odnoszące się do warunków technicznych, które co 6 miesięcy musi spełnić autobus, a co dwa lata tramwaj. Ten zbiór wymagań w części powiela warunki ogólne dotyczące uczestników ruchu drogowego zapisane w stosownych ustawach, ale też określa inne, niewystępujące w innych pojazdach. Rodzaj świateł, ich rozmieszczenie i kolorystyka są w zasadzie identyczne we wszystkich pojazdach, jakie możemy spotkać na ulicach naszego miasta, ale wyposażenie techniczne środka transportu jest odmienne. Ot, choćby ilość i rodzaj systemów hamowania. Motorniczowie w sytuacji zagrożenia korzystają z kilku systemów hamowania, aby szybciej zatrzymać tramwaj. Dla pasażerów dostępny jest także w tramwaju, na wzór pociągów, hamulec bezpieczeństwa, który można uruchomić w sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu. Oczywiście hamulce to nie jedyny opisany we wspomnianych przepisach element.

Okresowe badania techniczne pojazdów wykonywane są wyłącznie przez uprawnione instytucje.

NAPRAWA KAŻDEJ USTERKI

Oczywiście to nie wszystkie przepisy, po spełnieniu których tramwaj czy autobus należący do MPK S.A. w Krakowie może wyjechać na linię. W przypadku złożonych pojazdów mechanicznych, jakimi są bez wątpienia tramwaje, awaria lub usterka uniemożliwiająca lub utrudniająca eksploatację zdarzyć się może zawsze i najczęściej, zgodnie z prawem Murphy'ego, wydarza się w najmniej przewidzianym czasie. Aby temu zapobiec MPK S.A. w Krakowie stworzyła swoje własne wewnętrzne przepisy i zalecenia, których zadaniem jest wyeliminowanie niesprawnych lub uszkodzonych pojazdów oraz zapobieżenie występowaniu usterek. W tym celu od lat prowadzone są i na bieżąco korygowane, w zależności od np. rodzaju taboru, wymagania określające elementy, działanie których ma wpływ na bezawaryjną jazdę. Zbierane i analizowane są wszystkie sytuacje awaryjne – niekoniecznie awarie uniemożliwiające jazdę. Przykładem może być nieczynny jeden z kilku czy nawet kilkunastu obecnych w pojeździe kasowników. Podobnie jest z uszkodzonym wyświetlaczem, automatem biletowym czy poręczą dla

pasażerów. Każdy z tych elementów musi być odnotowany, a wyciągnięte wnioski z przyczyn powstania sytuacji awaryjnej pozwolą zmniejszyć ryzyko ich powstania w przyszłości. Oczywiście wszystkich zdarzeń nie da się wyeliminować, a zmniejszeniu ich ilości służy właśnie analiza usterek jakie odnotowywane są każdego dnia na bieżąco zarówno przez dyspozytornię, jak i zajezdnię (wszelkie usterki także niezwiązane z pojazdem, ale w których uczestniczy dany pojazd). Na ich podstawie podejmowane są odpowiednie działania mające na celu zmiany w bieżącym utrzymaniu, jaki i długofalowej polityce obsługi technicznych posiadanego taboru.

OBSŁUGI TECHNICZNE

Zarówno dla pojazdów samochodowych, jak i dla tramwajów przewidziane są odpowiednie cykle przeglądowe. Są one głównie tworzone przez producenta, ale w trakcie wieloletniej eksploatacji poddawane są modyfikacjom, które są wynikiem właśnie prowadzonych na bieżąco obserwacji.

Dla każdego pojazdu MPK przewidziane są usługi techniczne eksploatacyjne oraz obsługi przeglądowe. Te pierwsze należące do bieżącego utrzymania, które ma na celu zapewnienie normatywnych warunków użytkowania oraz zapobieżenie nadmiernemu zużyciu taboru. Polegają one głównie na sprawdzeniu i regulacji elementów najbardziej narażonych na uszkodzenia, ewentualnym wykryciu innych usterek oraz wykonaniu smarowania części tego wymagających. Częstotliwość takich przeglądów zależy od rodzaju taboru i waha się w granicach 7 tys. przejechanych kilometrów (w zależności od typu pojazdu).

OBSŁUGI PRZEGLĄDOWE

Druga grupa obsługi (przeładowych) ma na celu utrzymanie pojazdu w stanie technicznym gwarantującym ciągłość i niezawodność jego pracy, bez potrzeby dokonywania napraw między kolejnymi przeglądami okresowymi. Ich częstotliwość zależna jest od przejechanych kilometrów i jest zmienna w zależności od częstotliwości niezbędnych przeglądów. W tramwajach wykonywane są co mniej więcej 125 tys km. Każdy kolejny przegląd okresowy ma zakres powiększony o kolejne elementy wagonu. Ostatnim etapem jest przegląd niegdyś nazywany remontem lub naprawą taboru, po którym cykl obsługowy rozpoczyna się na nowo. Długość takiego cyklu zależy od jakości wyprodukowanego typu taboru, warunków eksploatacji i jakości zastosowanych materiałów. Niegdyś długość cyklu określona była latami, a dziś zależna jest od



przejechanych kilometrów, które zdecydowanie lepiej oddają potrzeby danego pojazdu. Pomędzy poszczególnymi przeglądami technicznymi wykonywane są systematyczne obsługi eksploatacyjne, badania techniczne (przez jednostki zewnętrzne) oraz przeglądy sezonowe.

Zakres obsługi przeglądowej, jak wspomniano, zależy od rodzaju taboru i wykonanych kilometrów. Niemniej w jego trakcie wykonywane są naprawy elementów mających największy wpływ na bezpieczeństwo pasażerów, jak i innych uczestników ruchu. Do takich należy np. wózek wagonu czyli zespół urządzeń napędowych stanowiących o możliwości poruszania się tramwaju po szynach: w dzisiejszych tramwajach pod każdym pojazdem znajduje się trzy lub cztery wózki. W trakcie przeglądu wózek zostaje rozebrany na części składowe. Każda z nich podlega dokładnej naprawie i regeneracji: silniki i sterowniki hamulców są bez względu na stan poddawane stosownym procesom technologicznym, elementy konstrukcyjne są czyszczone z rdzy, której jest sporo w wyniku nadmiernego solenia dróg zimą i ponownie malowane, a zestawy kołowe wyposażone zostają w nowe obręcze. W trakcie składania zregenerowanych podzespołów elementy metalowo-gumowe odpowiedzialne za przenoszenie napędu i amortyzację są wymieniane na nowe. Równocześnie badaniu podobnym do USG poddawane są osie zestawów kołowych w celu wyeliminowania potencjalnie zużytych. Całość po nasmarowaniu i konserwacji trafia na specjalne stanowisko, na którym po nadaniu zadanej obciążenia sprawdza się wymagane tolerancje pasowania. Po montażu pod wagonem pudło pojazdu (nadwozie) poziomuje się na naprawionych wózkach.

W czasie wykonywania przeglądu elementów jezdnych dokonuje się podobnych napraw urzą-

dzeń montowanych na wagonie. Urządzenia elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne poddawane są w warunkach warsztatowych regeneracji a następnie bardzo ostrej kontroli na stanowiskach diagnostycznych. W samym pudle wagonu w zależności od potrzeb dokonuje się niezbędnych napraw drzwi, wykładziny podłogowej czy wymiany tapicerki foteli pasażerskich.

Zakres takiego przeglądu liczący łącznie kilka stron poszczególnych punktów pojazdu, które wymagają kontroli, jest ściśle nadzorowany przez służby techniczne.

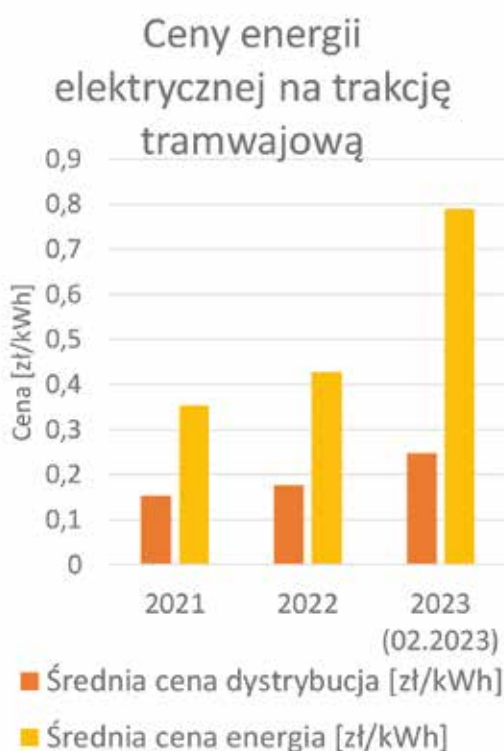
CYKLICZNE PRZEGLĄDY OKRESOWE

Oprócz wymienionych obsług każdego roku wszystkie pojazdy przechodzą cykliczne przeglądy okresowe. Ma to związek z wykorzystywaniem niektórych systemów tylko np. w określonych porach roku. Przed okresem zimowym sprawdzane są układy ogrzewania, które przez ponad pół roku, mimo innych przeglądów, nie były wykorzystywane. Innych, jak klimatyzacja, nie ma możliwości sprawdzenia poprawności działania w warunkach niskich temperatur. Ponadto w tym czasie zmieniający się płyn do spryskiwaczy szyb, a przed okresem zimowym podejmowane są działania, które mają chronić pantografy przed zamarzaniem.

Wymienione obsługi, naprawy i przeglądy to podstawowe czynniki zmniejszające awaryjność taboru i podnoszące pewność podróży naszych pasażerów. Nie możemy odpowiadać za stan torowisk czy dróg, po których poruszają się nasze pojazdy, ale naszym zadaniem jest skierowanie do ruchu sprawnego i czystego taboru, którym możemy Was dowieźć do celu podróży. Na to trudne zadanie pracuje duża grupa ludzi w stacjach obsługi tramwajów. ■

Czy można ograniczyć zużycie energii przez tramwaje?

Rosnące ceny energii stanowią dla przewoźników jeden z głównych kosztów eksploatacji tramwajów. Z tego względu operatorzy tramwajowi koncentrują się na poszukiwaniu nowych technologii i strategii, które pozwolą zmniejszyć zużycie energii.



Rys. 1. Średnie ceny energii elektrycznej w latach 2021–2023

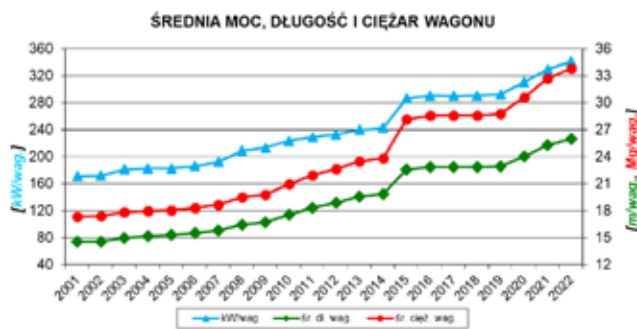
Istnieje wiele obszarów pozwalających ograniczyć zużycie energii. Jednym z nowatorskich rozwiązań są napędy oparte na technologii tranzystorów SiC (węglika krzemu) oraz zastosowanie zasobników energii, takich jak baterie i superkondensatory.

Technologia SiC stanowi znaczący krok w dziedzinie energoelektroniki, zapewniając mniejsze straty mocy w stosunku do dotychczasowych rozwiązań. Dzięki temu napędy oparte na technologii SiC mogą przyczynić się do oszczędności energii. Kolejnym elementem nowoczesnych tramwajów są

zasobniki energii wykorzystujące baterie litowo-jonowe lub superkondensatory do gromadzenia energii pochodzącej z rekuperacji (odzysku energii z procesu hamowania tramwaju), która może być wykorzystana na potrzeby zasilania pojazdu. Odpowiednio dobrany zasobnik energii może znacząco poprawić efektywność energetyczną pojazdu.

W przypadku pojazdów opartych na klasycznym, oporowym systemie rozruchowym istnieje możliwość modernizacji układów napędowych. Pozwala to zredukować zapotrzebowanie na energię elektryczną o około 16–20%. Ze względu na koszt przedsięwzięcia, należy wziąć pod uwagę przewidywany okres eksploatacji pojazdu oraz trwałość innych układów zabudowanych w pojeździe.

To, że nowoczesne pojazdy oparte na energoelektronice pozwalają zmniejszyć zapotrzebowanie na energię potwierdzają zgromadzone dane średniego zużycia energii na przewiezienie 100 osób na drodze 1 km przy jednoczesnym zwiększeniu długości i ciężaru wagonów.



Rys. 2. Zmniejszenie średniego zużycia energii na przewiezienie 100 osób na drodze 1 km oraz wzrost średniej mocy, długości i ciężaru wagonów od roku 2001

Kolejnym istotnym obszarem jest utrzymanie temperatury w przedziale pasażerskim w pojazdach tramwajowych. Szacuje się, że na ogrzewanie wagonów przypada od 11% do 16% całkowitej zużytej energii trakcyjnej w ciągu roku. W celu osiągnięcia większej efektywności energetycznej, można podjąć kilka działań tj. skrócenie czasu ogrzewania wstępnego pojazdów przed wyjazdem na trasę, zmianę krzywej komfortu lub temperatury zadanej poprzez dostosowanie jej do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Należy zauważyć, że wskazane zmiany mogą wpłynąć na pogorszenie komfortu podróży.

W celu ograniczenia strat energii cieplnej, pojazdy wyposaża się w funkcjonalność umożliwiającą pasażerom otwieranie drzwi za pomocą dla nich dedykowanych przycisków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi. Należy jednak liczyć się, że samodzielne otwieranie drzwi przez pasażerów może wydłużyć czas obsługi na zatłoczonych przystankach prowadząc do opóźnień.

Do metod, które nie wymagają dużych nakładów finansowych i wprowadzania zmian technicznych należy z pewnością technika jazdy. Prowadzenie pojazdu zgodnie z zasadami EcoDriving może prowadzić do znacznego zmniejszenia zużycia energii. Poprzez wykorzystanie płynnych manewrów, umiejętnego przewidywania ruchu drogowego i minimalizowania nagłych hamowań, możliwe jest zmniejszenie zużycia energii. Dodatkową zaletą jest zwiększenie komfortu podróży dla pasażerów. Rozwiązanie może jednak rodzić ryzyko wydłużenia czasu przejazdu, a więc prowadzić do niedotrzymania rozkładu jazdy.

Lista możliwych do wdrożenia rozwiązań przez przewoźników wydaje się na tym kończyć. Czy jest zatem jeszcze przestrzeń do poprawy? W zakresie kompetencji organizatorów transportu można wskazać obszary w zakresie przystosowania infrastruktury, takie jak: rozszerzenie stref priorytetów dla trakcji tramwajowej, wprowadzenie alternatywnych źródeł zasilania podstacji tramwajowych i rekuperacji energii. Działania te mogłyby mieć znaczący wpływ na obniżenie kosztów funkcjonowania transportu w mieście.

W tym, aby pojazdy zatrzymywały się wyłącznie w celach obsługi przystanku, może pomóc infrastruktura miejska obejmująca system priorytetu sygnalizacji świetlnej. Umożliwia on tramwajom bezkolizyjne przejazdy przez skrzyżowania, minimalizując opóźnienia. Dzięki temu mogą utrzymać stały harmonogram i dotrzeć do

przystanków zgodnie z planem, co przekłada się na większe zadowolenie pasażerów i wzrost zaufania do transportu tramwajowego.

Kolejnym krokiem w kierunku optymalizacji kosztów energii jest wprowadzenie alternatywnych źródeł zasilania podstacji tramwajowych w postaci ekologicznych źródeł energii jak np. panele słoneczne, turbiny wiatrowe, elektrownie wodne, spalarnie śmieci czy też rekuperacja energii do podstacji trakcyjnej. Rekuperacja polega na odzyskiwaniu i wykorzystywaniu energii, która jest generowana podczas hamowania tramwajów. Tradycyjnie energia generowana podczas hamowania, gdy nie ma innych jej odbiorców w obszarze zasilania podstacji, jest tracona, ale dzięki rekuperacji może być przekazywana z powrotem do podstacji trakcyjnej, w której mogłaby być zmagazynowana do późniejszego wykorzystania lub zwrócona do dostawcy energii.

Jednym z aspektów wpływu organizatora transportu na siatkę połączeń tramwajowych jest redukcja opóźnień. Opóźnienia wynikają z różnych czynników, takich jak duże natężenie ruchu drogowego, przeciążenie skrzyżowań czy błędy organizacyjne. Poprzez analizę ruchu, monitorowanie punktualności i odpowiednie planowanie trasy, organizator transportu może podejmować działania mające na celu minimalizację opóźnień. W rezultacie, tramwaje będą mogły utrzymać stałe tempo jazdy, co przyczyni się do ograniczenia zużycia energii.

Podsumowując, optymalizacja zużycia energii w tramwajach to kompleksowe podejście, które obejmuje zarówno technologiczne innowacje, jak i organizacyjne zmiany. Implementacja nowoczesnych napędów, optymalizacja tras, wprowadzenie systemu priorytetu sygnalizacji świetlnej, działania organizatora transportu oraz EcoDriving stanowią kluczowe elementy tego procesu.

Rosnące ceny energii mogą stanowić impuls do zwiększenia świadomości i edukacji zarówno dla operatorów tramwajowych, jak i dla pasażerów. Stanowią wyzwanie dla sektora transportu tramwajowego, jednak mogą także stanowić motywację do podjęcia działań mających na celu ograniczenie zużycia energii. Dzięki innowacjom technologicznym, optymalizacji zarządzania energią i edukacji, sektor ten może osiągnąć znaczące oszczędności energii, zmniejszyć wpływ rosnących kosztów i przyczynić się do zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego. ■

Kraków wymienił się historycznymi tramwajami z Poznaniem i Warszawą

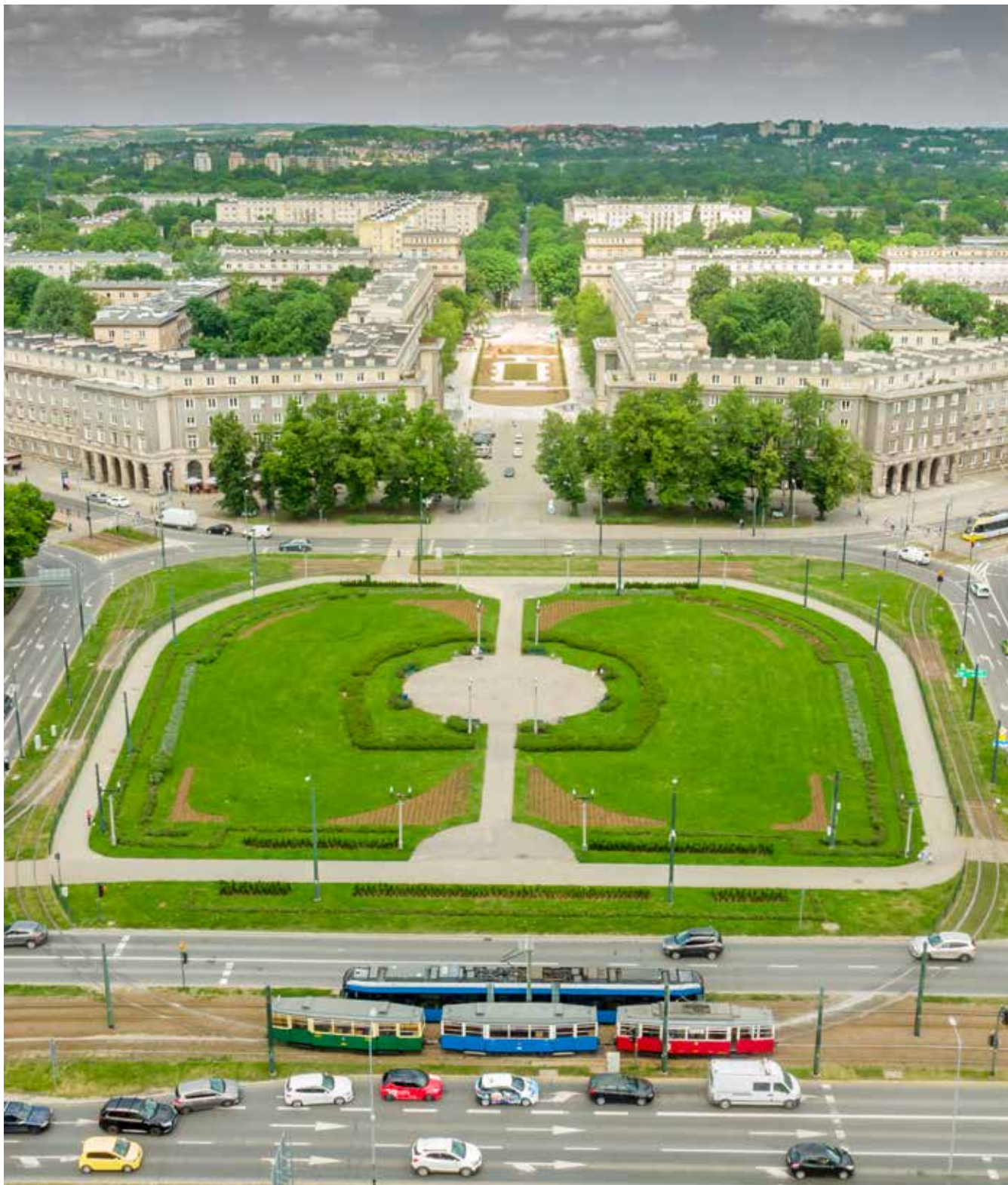


Tegoroczna, 21. edycja Krakowskiej Lini Muzealnej, która rozpoczęła się już 4 czerwca, jest wyjątkowa. Mieszkańcy Krakowa oraz turyści mogą podróżować i zwiedzać miasto nie tylko krakowskimi pojazdami historycznymi, ale także zabytkowymi tramwajami z Poznania i Warszawy.

Stało się to możliwe dzięki współpracy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie z MPK w Poznaniu i Tramwajami Warszawskimi, które zdecydowały się wymienić na okres wakacyjny swoimi historycznymi pojazdami. Dzięki temu do Krakowa trafił zabytkowy poznański tramwaj doczepny ND. Ten typ wagonów został wyprodukowany przez Sanocką Fabrykę Wagonów

i były to pierwsze wagony generacji N dostarczone do Poznania w 1951 roku. Z kolei z Krakowa wyjechał do Poznania wagon doczepny KSW z lat 40-tych XX wieku, który został odbudowany przez pracowników MPK w Krakowie (przypomnijmy, że to już kolejna wymiana historycznych tramwajów z tym miastem – w ubiegłym roku do Krakowa trafił poznański wagon 102N, a do Poznania krakowski 4N).

W tym roku MPK S.A. w Krakowie rozpoczęło współpracę także z Warszawą. W efekcie po raz pierwszy dojdzie do wymiany zabytkowych wagonów między krakowskim przewoźnikiem a Tramwajami Warszawskimi. Do Warszawy wyjechał wagon SN4. To jeden z kilku wagonów, które trafiły



do Krakowa z Eberswalde w 1941 roku. W zamian za ten wagon do MPK S.A. w Krakowie został dostarczony zabytkowy warszawski wagon N. Jest 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 Miejski Zakład Napraw Tramwajów w Krakowie, by znów trafić do Warszawy. Tam od 2002 roku obsługuje linię turystyczną T.

Współpraca MPK w Krakowie z przewoźnikami w Poznaniu i Warszawie ma na celu promocję historii pojazdów komunikacji miejskiej w Polsce. Wagony, którymi wymieniły się te trzy miasta, przez cały okres tegorocznych wakacji będą kursować na sezonowych liniach historycznych. Przejazd zabytkowymi pojazdami to nie tylko możliwość przekonania się jak wyglądał miejski transport zbiorowy kilkadziesiąt lat temu, ale także znakomita okazja do zwiedzania Krakowa. ■

Spotkanie z historią na Krakowskiej Linii Muzealnej



Skład złożony z warszawskiego wagonu N z wagonami doczepnymi ND z Krakowa i Poznania

„Jak można interesować się tramwajami?” może zapytać ktoś, dla którego pojazd komunikacji publicznej to tylko środek transportu z punktu A do punktu B lub zawałd przy podróży samochodem. Jednak komunikacja miejska oraz jej rozwój niesie ze sobą wiele obszarów technologii, nauki i techniki, którymi od lat interesuje się wielu sympatyków. Ewolucja transportu to między innymi zmiany w: sposobie zasilania pojazdów, dystrybucji biletów, systemach informacji pasażerskiej, zarządzaniu ruchem pojazdów, ułatwieniach technologicznych dla prowadzących, infrastrukturze, systemach *priorytetyzacji komunikacji miejskiej nad transportem indywidualnym*, dostosowywaniu pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych, czy nawet charakterze i przebiegu całych ulic. Szczególnie ten ostatni aspekt sprawia, że ciężko jest nawet dobrze znać historię swojego miasta bez poznania historii jego sieci tramwajowej.

Istnieje wiele środków służących do porównywania jak przez lata zmieniała się komunikacja miejska. Od pocztówek i zdjęć przez stare pla-

ny miast aż do pojazdów wycofanych z regularnej eksploatacji. Potrzebne są jednak osoby i instytucje, które na przestrzeni lat nie tylko będą te środki kolekcjonować i dbać o nie, ale także wyeksponują je dla osób chcących poznać kontrast historii ze współczesnością lub powrócić wspomnieniami do lat młodości. MPK S.A. w Krakowie od lat tworzy jeden z największych w Polsce zbiór pojazdów zabytkowych. Najlepszą okazją do ich prezentacji w ruchu miejskim jest Krakowska Linia Muzealna, gdzie w trakcie sezonu mieszkańcy i turyści mogą poczuć jak podróżowano lata temu. Jednak sama podróż to nie wszystko. Wielu pasażerów chce poznać historię pojazdu, którym jadą, zobaczyć jak działają jego mechanizmy, a także posłuchać ciekawostek o mijanych miejscach. W tym celu pomocą służy obsługa konduktorska zrzeszona w Krakowskim Klubie Modelarzy Kolejowych. Są to ludzie, którzy nieodpłatnie poświęcają swoją wolną niedzielę, aby w trakcie przejazdu i wymiany pasażerskiej zapewniać bezpieczeństwo podróżnym, ale także przybliżyć różne etapy rozwoju



SN1 i PN3

historii transportu miejskiego. Po takim obcowaniu z historią niejedyn pasażer może powiedzieć, że owszem – można interesować się tramwajami. **W tym roku sezon Krakowskiej Linii Muzealnej zapowiada się niezwykle ciekawie pod względem tras, po których będą kursować historyczne pojazdy.**

- Po raz pierwszy zabytkowe tramwaje wyjechały 4 czerwca, a na linii nr 0 pojawi się niezwykle pociąg złożony z trzech wagonów typu N – każdy z innego miasta – Warszawy, Krakowa i Poznania.
- Sezon KLM zakończy się w ostatnią niedzielę września (24 września)
- W okresie wakacji tramwajowa linia nr 0 (Dąbów-Cichy Kącik) będzie kursować w każdą niedzielę oraz w święto 15 sierpnia, co daje łącznie 18 dni, kiedy będzie można przejechać się „zerówką”.
- Wzorem ubiegłych lat pojawi się także linia nr 15 na trasie Cichy Kącik-Pleszów, która kursuje 11 czerwca, 30 lipca i 3 września.
- Nowością w tym sezonie będzie linia nr 23 na swojej trasie historycznej sprzed kilkunastu lat, łącząca Nowy Bieżanów i Borek Fałęcki. Jedyną zmianą w stosunku do tamtej trasy będzie przejazd przez zajezdnię tramwajową Podgórze w kierunku Borku Fałęckiego. Wszystko po to, aby pasażerowie w trakcie kursu mogli zobaczyć jak wygląda zajezdnia tramwajowa, a także przejechać się ulicą Rzemieślnicza, na co dzień nieużywaną w ruchu liniowym. Linia 23 będzie uruchamiana 2 lipca i 13 sierpnia.
- Na krakowskie ulice wyjadą także zabytkowe autobusy kursujące na specjalnych liniach autobusowych. Będą one uruchamiane cztery razy: 25 czerwca, 23 lipca, 15 sierpnia i 10 września.
- W niedzielę, 25 czerwca poza kursami historycznych autobusów została zaplanowana niespodzianka. W ramach KLM, 25 czerwca odbyła się wystawa zabytkowych pojazdów technicznych z kolekcji MPK S.A. w Krakowie. Zapraszamy na swoiste spotkanie z historią! ■

30 nowych Lajkoników już w Krakowie



Lajkonik dostarczony na specjalnej lawecie do zajezdni tramwajowej Nowa Huta

W czerwcu 2023 roku do Krakowa trafił 30. nowy Lajkonik II. To oznacza, że została zrealizowana połowa kontraktu, który w sumie obejmuje dostawę 60 tych nowoczesnych wagonów.

W nowych tramwajach jest więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach. Tramwaje są wy-

posażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, kamery oraz porty USB do ładowania smartfonów. Nowe tramwaje umożliwią wycofywanie z ruchu kolejnych wagonów wysokopodłogowych. Wszystko po to, aby na wszystkich krakowskich liniach kursowały wyłącznie pojazdy z niską podłogą. ■

MAREK GANCARCZYK

Coraz więcej kursów na linii nr 8 obsługują dłuższe tramwaje

Na linii nr 8 łączącej Borek Fałęcki z Bronowicami Małymi pojawia się coraz więcej dłuższych tramwajów. Większość kursów na tej linii obsługują wagony NGT8 o długości ok. 33 m. Celem tej zmiany jest poprawa komfortu podróży pasażerów na tej jednej z najpopularniejszych tras w Krakowie. Wagony NGT8 zastąpiły krótsze wagony NGT6 o długości 26 m. Wraz z dostawami kolejnych nowych Lajkoników II, wagony NGT6 na tej trasie będą systematycznie zastępowane dłuższymi tramwajami. ■



DOMINIKA WÓJTOWICZ

Tramwaje Tango Lajkonik II z dofinansowaniem ze środków UE



W środę po południu, 26 kwietnia 2023 roku, do MPK S.A. w Krakowie napłynęły bardzo dobre wieści odnośnie pozyskania dotacji w wysokości 52,4 mln zł ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 do zakupionych 10 nowych tramwajów Tango Lajkonik II, które zaczęły wozić pasażerów pod koniec 2022 roku.

Prace nad przygotowaniem wniosku o dofinansowanie projektu rozpoczęliśmy już w październiku 2022 roku, kiedy to na stronie internetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych pojawiło się ogłoszenie o planowanym naborze wniosków do konkursu. Proces wyboru projektów trwał przez okres ponad pięciu miesięcy, w wyniku którego wniosek MPK S.A. w Krakowie uzyskał bardzo wysoką ocenę i jako jeden z trzech w całym kraju uzyskał dofinansowanie w wysokości 62,7 proc. wartości inwestycji.

MPK S.A. w Krakowie zamówiło w sumie 60 niskopodłogowych tramwajów Tango Lajkonik II. W nowych tramwajach jest więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach. Tramwaje są wyposażone między innymi w klimatyzację, automaty biletowe, system informacji pasażerskiej, monitoring oraz ładowarki do smartfonów. Dostawy tramwajów Tango Lajkonik II mają się zakończyć w 2023 roku.

Co więcej, w bieżącym roku do Krakowa zostanie dostarczonych 20 nowych autobusów elektrycznych dzięki pozyskanemu dofinansowaniu ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu Zielony Transport Publiczny oraz 22 nowe autobusy elektryczne, których zakup zostanie dofinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

Autobusy wróciły na przebudowaną ulicę Królowej Jadwigi

Po kilkuletniej przebudowie ulicy Królowej Jadwigi, od dnia 1 czerwca br. autobusy wreszcie wróciły na swoje trasy w tym rejonie. Przypomnijmy, że od początku trwania remontu ul. Królowej Jadwigi autobusy kursowały po terenie budowy (droga nie miała nawet nawierzchni asfaltowej). Podyktowane to było chęcią utrzymania obsługi komunikacją miejską mieszkańców rejonu Woli Justowskiej mimo trwającej przebudowy.

Niestety stan nawierzchni na remontowanym odcinku ulegał ciągłemu pogarszaniu. Mimo wielu interwencji u wykonawcy prac, który lepiej lub gorzej starał się poprawiać stan ulicy, nadszedł moment, że warunki panujące na ul. Królowej Jadwigi uniemożliwiły bezpiecznie kursowanie autobusów komunikacji miejskiej.

W trybie awaryjnym, (od dnia 12 lutego 2022 roku) zostały wycofane z ul. Królowej Jadwigi autobusy przegubowe. Linie 102, 134, 902 pozostały na swoich stałych trasach, linia 152 została skrócona do Cichego Kącika, linie 192 i 252 zostały zawieszony, a w ich miejsce uruchomione zostały linie 300 (zapewniająca dojazd do krakowskiego lotniska przez ul. Księcia Józefa) oraz linie 734 i 792 zapewniające obsługę Woli Justowskiej.

W kolejnym etapie, od dnia 16 października 2022 roku przebudowy nastąpiła konieczność wyłączenia ruchu na ul. Królowej Jadwigi. Linie 134, 192, 609 zostały zawieszony, linie 102, 605, 902 skierowane na trasy objazdowe oraz zostały uruchomione linie zastępcze 702, 734 i 792. Dojazd do rejonu Woli Justowskiej był możliwy wyłącznie od strony ul. Księcia Józefa i Bielana, czyli przez ulicę Orłą i Zakamycze.

Od dnia 30 stycznia 2023 roku, do zamkniętej ul. Królowej Jadwigi dołączyła ul. 28 lipca 1943 roku, która tylko spotęgowała utrudnienia dla mieszkańców tego rejonu.

W związku z zakończeniem głównych prac na ul. Królowej Jadwigi, od dnia 1 czerwca 2023 roku autobusy wróciły na przedmiotową ulicę oraz ul. 28 lipca 1943 roku. Mieszkańcy Woli Justowskiej mogli wreszcie odetchnąć z ulgą, ponieważ obsługa komunikacją miejską wróciła niemal do stanu sprzed rozpoczęcia przebudowy.



Organizator komunikacji miejskiej, tj. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, zdecydował się jednak na wprowadzenie kilku zmian. Zastępcze linie 700, 702, 734, 752 i 792 zostały zlikwidowane, natomiast linie 102, 109, 134, 152, 605, 609, 902 zostały przywrócone na swoje stałe trasy. Dla linii 192 została wyznaczona nowa trasa: z Nowego Kleparza (przed remontem linia odjeżdżała z Dworca Głównego Wschód) przez aleje Trzech Wieszców, al. Focha, ul. Królowej Jadwigi do Cmentarza Olszaniczy z wydłużonymi kursami wariantowymi do Olszaniczy Bory.

ZTP podjął także decyzję o ostatecznym zlikwidowaniu zawieszony linii 252, a utrzymaniu na stałe linii 300 łączącej Os. Podwawelskie z krakowskim lotniskiem.

Szkoda także zlikwidowanej linii zastępczej 702, ponieważ zapewniała unikalne połączenie Bronowic Małych z Wołą Justowską. Niestety jej utrzymanie nie było możliwe ze względu na zmianę organizacji ruchu na ul. Na Błonie, a także konieczność kierowania na nią małych pojazdów typu Mercedes Sprinter.

Niezależnie od wprowadzonych zmian w układzie linii, przebudowa ul. Królowej Jadwigi zapewne cieszy mieszkańców, ponieważ ten ciąg komunikacyjny otrzymał nową nawierzchnię, chodniki, przebudowane przystanki, a także zwiększył bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu. ■

JANUSZ WIĘCKOWSKI

W 16 lat 14 turniejów im. Piotra Pruchnickiego. Co dalej?



Mecz finałowy

Jak ten czas ucieka. Wydaje się, że nie tak dawno postanowiliśmy zorganizować turniej upamiętniający postać naszego kolegi ś.p. Piotra Pruchnickiego, który zaszczyił w nas piłkarskiego bakcyła. Różnie bywało przez te szesnaście lat, regulamin napisany przez organizatorów nieraz powodował konflikty. Jednak cel, jaki nam przyświecał był i pozostaje niezmienny: poprzez sportową rywalizację uczcić pamięć Piotra. W każdej rywalizacji są wygrani i przegrani. I to właśnie w dążeniu do wygranej zapominamy o idei. Ciekawostką jest fakt, że niezadowolone wielokrotnie okazywane przez uczestników nigdy nie powodowało odmowy gry w kolejnym turnieju.

Do udziału w turnieju drużyny są zapraszane. Początkowo były to zespoły, z którymi na boisku spotykał się ś.p. Piotr. Z biegiem czasu zainteresowanie turniejem wzrastało i zapraszane były coraz to nowe. W pewnym okresie w rywalizacji bra-

ło udział 10 drużyn. Było to jednak zbyt męczące i w kolejnych latach powrócono do gry z udziałem 8 zespołów. We wszystkich 14 turniejach wystąpiło łącznie aż 19 drużyn, z których najwięcej wygranych zanotowała Zajeżdźnia Autobusowa Wola Duchacka. Z wygranej cieszyły się również drużyny Zajeżdźni Autobusowej Bieńczyce, Zajeżdźni Tramwajowej Podgórze, TES-BUD Królówka oraz PKP PLK. Wielokrotnie jednak podkreślaliśmy, że najistotniejszą sprawą jest udział, na co zwracała uwagę również Mama Piotra, która zawsze gościła na turnieju.

Pytanie w tytule pojawiło się nie bez przyczyny. Powraca ono niestety co jakiś czas jak bumerang. Niewiele osób pamięta jeszcze kim był Piotr Pruchnicki oraz o co tak mozolnie zabiegał podczas trudnych początków grania w piłkę w MPK. Teraz mamy wszystko i może dlatego idee nie mają już dla większości znaczenia i liczy się głównie wygrana.



Drużyna z zajezdni Bieńczyce – najlepszy zespół turnieju

Kolejnym problemem, z którym musimy się mierzyć to spadająca frekwencja. Niestety coraz mniej osób chce poświęcić swój czas wolny na bieganie za piłką. Nasz dotychczasowy dorobek wygląda całkiem okazale. Zorganizowaliśmy 14 turniejów przez 16 lat (przez dwa lata turniej nie odbywał się ze względu na pandemię). W najsmielszych snach nie wyobrażałem sobie, że to tak długo potrwa. Sądzę, że Piotr byłby dumny z takiego wyniku. Pamiętać również trzeba, że niejako „dzieckiem” turnieju jest Liga MPK, która rozgrywa już 12 sezon.

W tegorocznym turnieju rywalizacja była bardzo wyrównana, a miłą niespodzianką była postawa drużyny PKM Tychy, która w pokonanym połu pozostawiła celującą w trzeci tryumf z rzędu drużynę Zajezdni Podgórze. W półfinałach kierowcy z Woli Duchackiej i Bieńczyce minimalnie pokonali kolejno PKM Tychy i PKP PLK. Obroncy tytułu – Zajezdnia Podgórze w meczu o 5 lokatę ulegli bardzo solidnej drużynie ZUE S.A. W finale po zaciętym meczu lepsi okazali się kierowcy z Bieńczyce i po raz trzeci mogli cieszyć się ze zwycięstwa w turnieju. Po wygranej w meczu o 3 miejsce z PKM Tychy, kolejny raz na podium stanęli kolejarze z PKP PLK.

Po kilku godzinach grania kolejne piłkarskie święto dobiegło końca. Nagrody dla wszystkich drużyn i najlepszych zawodników wręczyli Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie oraz Zbigniew Palenica, prezes Krak-Trans-Rem. Pogoda dopisała, a podczas nagradzania uczestników zaświeciło nawet słońce. I może to słońce właśnie to odpowiedź na pytanie „i co dalej?” Na koniec chcielibyśmy wyrazić ogromne uznanie i szacunek dla postawy drużyny Zajezdni Autobusowej Płaszów. ■

Fot. S. Suchoszek

Król Strzelców: Maciej Kwiecień – PKP PLK – 7 bramek
Najlepszy bramkarz: Krzysztof Bobla – PKM Tychy
Nagroda Fair Play: PKP PLK
Najstarszy uczestnik: Zdzisław Raczyński – Nowa Huta

Klasyfikacja końcowa XIV Turnieju Piłkarskiego im. Piotra Pruchnickiego:

1. Bieńczyce
2. Wola Duchacka
3. PKP PLK
4. PKM Tychy
5. ZUE S.A.
6. Podgórze
7. Nowa Huta
8. Płaszów

TOMASZ „TRUCHTACZ” BAŁABAŃSKI

Wiosenne bieganie MPK Runners Kraków



To się nazywa finish! Półmaraton Marzanny z udziałem pracowników z grupy biegowej MPK Runners Kraków

Startowy rok 2023, podobnie do lat wcześniejszych, rozpoczął się dla części Runnerów marcowym Półmaratonem Marzanny (19.03.2023 r; 21,097 km). W tym roku dzielnie przebiegliśmy go w piątkę: Marek Gancarczyk (zabrakło mu troszkę do złamania „złoty trzydzieści”), rozdarto pomiędzy kolarstwem a bieganiem Mateusz Kraszewski, toczący na finiszu biegu sprinterską batalię o miejsce na mecie, uwiecznioną przez biegowego fotografa: Marcin Trębacz i Dariusz Kański oraz dreptający w swoim tempie Wasz Truchtacz. Tym razem nie pomyłono trasy, nie było ani zbyt ciepło ani zbyt zimno, więc i wyniki były przyzwoite. Na trasie dopingował nas Roman Combrzyński (dziękujemy!). Bieg ukończyło 2705 osób.

W czasie, kiedy my przygotowywaliśmy się do Marzanny, Piotr Mrowiec biegł w Sun Run 2023

w Australii. Runnersi zostawili swój ślad na nowym kontynencie!

Miesiąc później, 23 kwietnia, w nieco tylko liczniejszym gronie stanęliśmy na starcie jubileuszowego, 20. Cracovia Maratonu. Ukończyliśmy go wg kolejności na mecie: Marek Gancarczyk (poniżej 4 godzin), Piotr Mrowiec, Mateusz Kraszewski, Jarosław Sabat, Mateusz Kądziaława, Wasz Truchtacz i Łukasz Słowik.

Na pamiątkowym zdjęciu przedstartowym znalazł się także Andrzej Macioł, emerytowany pracownik MPK. Andrzej zawstydził nas, młodziaków ;-) uzyskując czas 3:19 i zajmując 2. miejsce w swojej kategorii wiekowej. Gratulujemy!

Tym razem podczas zawodów pogoda sprzyjała tym, którzy nie lubią marznąć. Bezchmurne niebo i znaczne ocieplenie, które z nienacką pojawiło się dosłownie kilkadziesiąt godzin wcześniej spowodowało-



MPK Runners gotowi do 20. Cracovia Maraton

wały, że organizmy niektórych biegaczy nie zdążyły przestawić się na wyższą temperaturę. Jeszcze dwa tygodnie wcześniej trenowaliśmy w temperaturze bliskiej 0 stopni C, w lodowatym deszczu, chroniąc rękawiczkami skostniałe dłonie. W dniu maratonu natomiast termometry pokazywały w pełnym słońcu dwadzieścia i kilka stopni, co mocno przełożyło się na wydolność biegową uczestników. Na szczęście Kranowianki na trasie tym razem nie zabrakło i do mety, mimo stosunkowo wysokiej temperatury, dotarło aż 4997 maratończyków. Po drodze wycofało się zaś tylko 170 biegaczy.

A Wasz Truchtacz? Jak zwykle niezłe się przygotował, napakował glikogenem i wystartował ustawiając manetkę na 70 % mocy, co pozwoliło mu na swobodne utrzymywanie bezpiecznej przewagi nad balonikami 4:45 i kontakt wzrokowy z balonikami 4:30. Nowy rodzaj żeli energetycznych był przyjmowany zgodnie z planem i spisywał się doskonale. Na 25 kilometrze dodatkowo wspomógł się kofeiną, która dodała takiej energii, że przemknął jak wiatr obok startującej grupę wcześniej Mateusza Kądziaławy, rzucając mu w przelocie jakiś biegowy żart z grubym słowem... Biegło mu się – jak nigdy. Przed startem Truchtacz bał się długiego, prostego odcinka od Tauron Areny do Suchych Stawów, kiedy więc minął stadion Hutnika w dobrej kondycji i zaczął wracać „do Krakowa” tak się ucieszył, że stracił na moment koncentrację, a radosna głowa, myśląc: „Najgorsze już za nami” dała nogom rozkaz: „No to odpoczywamy”. Truchtacz próbował z nią walczyć, ale na głowę – zresztą własną – nie ma rady... Dekapitacja, niestety, nie wchodziła w tym momencie w grę. Trzeba było przecież jakoś dotrzeć do mety, a bez głowy raczej się nie da. Poodpoczywał zatem

w spacerku, zaczęły go wyprzedzać baloniki, minął go także Mateusz (pozdrawiam!) rewanżując się podobnym żartem. I tak Truchtacz piątki nie złamał, życiówki nie zrobił, ale za to honorowo wbiegł, a nie wszedł na metę, co kosztowało go dobre dziesięć minut dochodzenia do siebie z otwartą gębą w przytulnym cieniu Sukiennic.

Cóż. Truchtacz musi się przyznać przed sobą i przed Wami, że jest po prostu słabeuszem, który bez spacerku nie jest w stanie przelecieć byle maratonu... Ale i tak będzie se_truchtać. Kropka.

Na koniec chciałbym napisać o nowym trendzie, który wprowadza do Runnersów Jarek Sabat. Nazwałbym go: „Wyczynowa turystyka biegowa”. Jarek jedzie na zawody dzień wcześniej, biegnie, finiszuje i wkrótce po tym przemieszcza się – czasem na inne zawody, czasami do domu. Nie kontempluje zabytków, nie sprawdza wygody barowych stołków, nie testuje wyrobów lokalnych destylarni i browarów... Jest nastawiony tylko i wyłącznie na zawody w różnych częściach kraju i świata.

W tym roku w ten sposób (Lot -> Bieg -> Lot) razem z Markiem Gancarczykiem przebiegli maraton w Marakeszu (Runnersi w Afryce!), a w ubiegłym roku w Atenach. Końcem zeszłego roku praktycznie z dnia na dzień poleciał na półmaraton do Malagi w Hiszpanii, a w tym roku machnął dzień po dniu (sobota, niedziela) dwa półmaratony: w Sobótce i w Warszawie. Żeby tego było mało: tydzień przed Cracovia Maratonem przebiegł sobie w dobrym czasie deszczowy maraton w Dębnie Lubuskim (niektórzy po maratonie dochodzą do siebie i 2 tygodnie...), a w maju jakby od niechcenia – półmaraton w Białymstoku. Oj, coś mi się wydaje, że Jarek jako pierwszy Runners skończy sezon z Koroną Półmaratonów na głowie. ■

MAŁGORZATA KRUCZEK

Festiwal Zawodów 2023 już za nami



W dniach 26–27 kwietnia 2023 roku w EXPO Kraków odbył się dziesiąty już Festiwal Zawodów, skierowany głównie do uczniów kończących edukację w szkołach podstawowych Województwa Małopolskiego poszukujących inspiracji zawodowych. Jest on częścią kompleksowego programu doradztwa edukacyjno-zawodowego, realizowanego przez Samorząd Województwa Małopolskiego.

Na branżowych stoiskach – przygotowanych we współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami – małopolscy uczniowie prezentowali bogate oferty edukacyjne swoich szkół zawodowych. W jak najbardziej atrakcyjny sposób zachęcali swoich młodszych kolegów i koleżanki odwiedzających festiwal do wyboru dalszej ścieżki kariery w ich szkole.

Młodzi ludzie mogli również skorzystać z pomocy wykwalifikowanych doradców zawodowych, którzy przeprowadzali ocenę indywidualnych predyspozycji i sugerowali najodpowiedniejszą ścieżkę kształcenia. Podczas Festiwalu odbyły się również wydarzenia towarzyszące w formie konferencji/seminariów i warsztatów tematycznych skupiających przedstawicieli rynku pracy i edukacji.

O możliwościach znalezienia zatrudnienia oraz kompetencjach, jakie obecnie są potrzebne do pracy w zawodach opowiadali przedsiębiorcy z różnych branż, w tym również pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, którego stoisko cieszyło się ogromnym zainteresowaniem wśród odwiedzających. Niewątpliwą atrakcją przyciągającą młodych ludzi było zapoznanie się z mechanizmami działania tablic, które wyświetlają informacje w pojazdach, a młodzież mogła samodzielnie je zaprogramować (oczywiście przy wsparciu technicznym pracownika Działu Obsługi Technicznej).

Ponadto młodzież mogła spróbować swoich sił w konkursie, w którym należało udzielić odpowiedzi na wylosowane pytania ze znajomości Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie lub pytania z przepisów o ruchu drogowym. Za poprawnie udzieloną odpowiedź do wygrania były drobne nagrody rzeczowe z logo Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Podsumowując: było ciekawie, zawodowo, bardzo pozytywnie, pouczająco, momentami również zabawnie oraz smacznie i zdrowo. ■

„Majówka z pracą” z udziałem MPK



W dniu 10 maja 2023 roku w TAURON Arenie Kraków miała miejsce kolejna edycja Targów Pracy i Przedsiębiorczości pod hasłem „Majówka z pracą”. Organizatorami tego wydarzenia byli Grodzki Urząd Pracy w Krakowie oraz Wydział ds. Przedsiębiorczości i Innowacji Urzędu Miasta Krakowa wychodzący naprzeciw lokalnemu rynkowi pracy.

Uczestnictwo w tego typu wydarzeniu to doskonała okazja do spotkania osób aktywnie poszukujących zatrudnienia lub zastanawiających się nad zmianą dotychczasowej pracy z przedstawicielami największych pracodawców w Krakowie i okolicach, w tym również z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie.

Na specjalnie przygotowanym przez przedstawicieli naszej firmy stoisku można było spotkać kierowników Stacji Obsług i Zajezdni oraz pracowników Działu Personalnego, którzy udzielali informacji oraz odpowiadali na wszelkie pytania dotyczące pracy w MPK S.A. w Krakowie. Największym zainteresowaniem cieszyły się stanowiska: kierowca autobusu komunikacji miejskiej, motorniczy, elektronik i mechanik napraw pojazdów. Dużym zainteresowaniem wśród poszukujących pierwszej, stałej pracy absolwentów szkół średnich

cieszyła się również oferta praktyk absolwenckich. Kandydaci mogli zapoznać się z wymaganiami kwalifikacyjnymi oraz zapoznać się z warunkami i specyfiką pracy na poszczególnych stanowiskach. Można było także uzyskać informacje o finansowaniu kursów umożliwiających zdobycie uprawnień na stanowiska kierowcy autobusu i motorniczego.

Dzięki zaangażowaniu i obecności osób reprezentujących MPK S.A. stoisko wzbudziło duże zainteresowanie i przez wielu uczestników Targów, zarówno wystawców jak i odwiedzających, zostało uznane za jedno z atrakcyjniejszych. Osoby interesujące się elektrotechniką miały okazję zapoznać się z mechanizmami działania tablic, które wyświetlają informacje w pojazdach – wsparciem technicznym w tym zakresie był pracownik Działu Obsługi Technicznej.

Tego typu targi są bardzo dobrym sposobem na przekazanie informacji o ofercie zatrudnienia szerokiemu gronu odbiorców – również za pomocą mediów. Podczas trwania targów przedstawicielka MPK S.A. w Krakowie – kierownik Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta udzieliła wywiadu dla Kroniki Krakowskiej informując o zapotrzebowaniu na nowych pracowników spowodowanym rozwojem naszego miasta oraz poszerzeniem linii autobusowych i tramwajowych. ■

MONIKA GIERLICKA

MPK na targach pracy w Bochni

W dniu 24.03.2023 r. w Zespole Szkół Nr 1 w Bochni im. Stanisława Staszica odbyły się „II Targi Pracy dla absolwentów ZS Nr 1 w Bochni”, w których Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie uczestniczyło jako wystawca już po raz kolejny.

Podczas trwania targów Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie reprezentowali kierownicy Stacji Obsług i Zajezdni oraz pracownicy Działu Personalnego, którzy udzielali absolwentom szkół średnich oraz szkół branżowych informacji o ofertach praktyk, staży zawodowych, jak i również aktualnych ofertach pracy.

Uczniowie mogli porozmawiać bezpośrednio z reprezentantami pracodawców o warunkach zatrudnienia oraz specyfice pracy i wymaganiach na konkretnych stanowiskach w danej firmie.

Na stoisku MPK S.A. w Krakowie uczestnicy targów mogli obejrzeć film o pracy prowadzących pojazdy oraz o proekologicznych działaniach naszej firmy. Osoby zainteresowane elektroniką mogły

zapoznać się z zasadami działania tablic wyświetlających informację w pojazdach.

Nasz udział w II Targach Pracy stał się okazją do nawiązania bezpośredniego kontaktu z absolwentami oraz uczniami szkół z powiatu bocheńskiego, Krakowa i innych miast Małopolski.

Dzięki zaangażowaniu i obecności osób reprezentujących MPK S.A. potencjalni kandydaci mogli uzyskać szczegółowe informacje dotyczące codziennej pracy na interesujących ich stanowiskach oraz zapoznać się z historią i aktualnościami dotyczącymi naszej firmy.

W trakcie trwania II Targów Pracy byliśmy również świadkami rozstrzygnięcia konkursu nt. „Zdobywam kwalifikacje w branży motoryzacyjnej”. Konkurs skierowany był do uczniów ostatnich klas szkół z powiatu bocheńskiego, Krakowa i innych miast Małopolski kształcących się w zawodzie mechanik pojazdów samochodowych. Warto nadmienić, że I miejsce zajął uczeń jednej z krakowskich szkół. ■

MIROSŁAW CZECHOWSKI

Wycieczka techniczna w ZTPO

Dzięki uprzejmości Prezesa Zarządu Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie Tadeusz Trzmiela, który jest członkiem Koła SEP nr 3 przy MPK S.A. w Krakowie, Prezes Koła SEP nr 3 Mirosław Czechowski zorganizował wycieczkę do Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów w Krakowie (Ekospalarnia).

23 marca 2023 roku w wycieczce uczestniczyli członkowie Oddziału Krakowskiego SEP.

26 marca 2023 r. w wycieczce uczestniczyli koledzy z Koła SEP nr 6 przy ZSTiP im. Stanisława Staszica w Nowym Targu.

Na terenie Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów wycieczkę techniczną Stowarzyszenia Elektryków Polskich Oddziału Krakowskiego przywitał Prezes Zarządu Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie, mgr inż. Tadeusz Trzmiel.

Po zakończeniu wykładu na sali konferencyjnej rozpoczęliśmy zwiedzanie zakładu. Naszym przewodnikiem był dyrektor Wojciech Wróbel. W pierwszym etapie mieliśmy możliwość przyjrzenia się hali rozładunkowej, która umożliwia wyładowanie odpadów z pojazdów wprost do żelbetowego bunkra. Pojemność bunkra zapewnia zapas odpadów na 5 dni.

W bunkrze następuje ich wymieszanie celem ujednorodnienia.

Dyrektor omówił schemat działania Ekospalarni. Termiczna utylizacja śmieci pozwala na odzysk energii zawartej w odpadach. Spalanie odbywa się w sposób ciągły na 2 równoległych liniach, każdej o wydajności nominalnej 15,5 t/h. 270 tys. Ekospalarnia wytwarza 270 tys MWh energii cieplnej (10% rocznych potrzeb systemu ciepłowniczego miasta Krakowa) oraz 65 tys. MWh energii elektrycznej 65



Schemat działania Ekospalarni

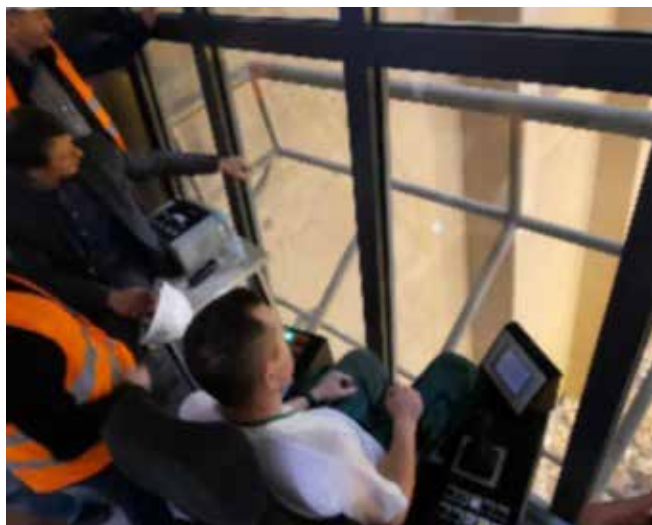
tys. MWh energii elektrycznej to ilość jakiej potrzebują krakowskie tramwaje w ciągu roku.

W ramach projektu Pasieka Kraków w 2017 roku obok Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów stanęły ule. Bliskość łąk mogiłskich to także stały dostęp do miododajnej roślinności. Pszczoły stanowią marker czystości otoczenia.

Kolejnym etapem wycieczki było stanowisko operatorów suwnic. Odpady w bunkrze są każdorazowo mieszane i podawane za pomocą suwnic (wyposażonych w chwytaki łupinowe 6-kłowe) do lejów zasypowych.

Pod własnym ciężarem opadają do szybu załadunkowego, stanowiącego tymczasowy magazyn odpadów.

Aby zapobiec wprowadzeniu do instalacji przedmiotów, które mogłyby spowodować zakłócenia w jej pracy prowadzona jest ewidencja i mo-



Bunkier

onitoring odpadów przyjmowanych do termicznego przekształcenia.

Instalacja została wyposażona w urządzenia do detekcji materiałów radioaktywnych (czujniki scyntylacyjne przy wagach pomostowych).

Po zapoznaniu się z pracą operatorów suwnic wycieczka przeszła pod Dyspozytornię ZTPO. Dyspozytorzy prowadzą ciągły pomiar stężeń zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, temperatury i stężenia tlenu w komorze spalania, stężenia O₂, prędkości przepływu, temperatury, ciśnienia, zawartości wilgoci w spalinach.

Powyższe parametry wykorzystywane są do sterowania procesem termicznego przekształcania odpadów.

Następnym etapem wycieczki technicznej była hala z kotłami.

Głównym urządzeniem w układzie odzysku energii jest kocioł odzysknicowy walczakowy z naturalnym obiegiem spalin, w którym zachodzi wymiana ciepła. Utrzymywanie temperatury w komorze powyżej 850°C przy czasie przebywania spalin powyżej 2 sekund możliwe jest dzięki zastosowaniu odpowiedniej geometrii komory dopalania.

W okresie zapotrzebowania na energię cieplną turbina pracuje w trybie kogeneracji, w którym produkowana jest zarówno energia elektryczna, jak i energia cieplna, która zasila miejską sieć ciepłowniczą.

Popiół paleniskowy i żużel wytworzone podczas procesu termicznego przekształcania odpadów są kierowane, odpowiednio, poprzez leje popiołowe mieszczące się poniżej każdej strefy rusztu oraz szyb opadowy żużla, do tzw. odżuźlacza z zamknięciem wodnym.

Po schłodzeniu popiół paleniskowy oraz żużel wytworzone podczas procesu termicznego odprowadzane są za pośrednictwem przenośnika do Wężła Waloryzacji Żużla w budynku gospodarki pozostałościami procesowymi.

Budynek gospodarki pozostałościami procesowymi był ostatnim etapem wycieczki technicznej Stowarzyszenia Elektryków Polskich Oddziału Krakowskiego po terenie Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów.

Na koniec każdy z uczestników wycieczki technicznej otrzymał od Krakowskiego Holdingu Komunalnego drobny upominek. ■

Do napisania artykułu wykorzystano informacje umieszczone na stronie: Krakowski Holding Komunalny S.A. w Krakowie (khk.krakow.pl) [dostęp do strony 2023.05.14] <https://architektura.muratorplus.pl/warsztat/zaklad-spalania-smieci-w-krakowie-aa-FNh6-C8XK-g633.html> [dostęp do strony 2023.05.14]

ZDZISŁAW OLENIAK*

Jubileuszowy X Festiwal Chórów Męskich „Krakowska Wiosna”



X jubileuszowy Festiwal Chórów Męskich „Krakowska wiosna”, pod patronatem Prezydenta Miasta Krakowa – Jacka Majchrowskiego, odbył się w dniach 12-14 maja 2023 r. w Domu Kultury Kolejarza w Krakowie. Skorzystaliśmy z zaproszenia zaprzyjaźnionych kolejarzy: P. Prezesa Kolejowego Towarzystwa Kultury – Kazimierza Jarosza i Dyrektora DKK – Józefa Bylicy. Po czteroletniej przerwie spowodowanej pandemią wróciliśmy do spotkań chórzystów, które organizowaliśmy corocznie w maju od 2011 roku. Dotychczas te spotkania odbywały się głównie w Muzeum Inżynierii i Techniki przy ul. św. Wawrzyńca 16, gdzie w niepowtarzalnej atmosferze, wśród pięknie odrestaurowanych ok. stuletnich tramwajów chóry prezentowały się na imprezie organizowanej przez „Tramwajarzy”.

Organizatorem festiwali „Krakowska wiosna” jest chór „Lutnia Krakowska”, który już od lat sześć-

dziesiątych w różnej formie jest związany z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie. Kiedyś te związki były ściślejsze, występowało w chórze wielu pracowników MPK, głównie motorniczych. Dzięki życzliwej pomocy Prezesów: Juliana Pilszczka i Rafała Świerczyńskiego, czy wcześniej Dyrektora Tadeusza Trzmiela, chór nie tylko przetrwał najtrudniejsze chwile, ale działa prężnie na rzecz rozwoju pieśni chóralnej. W przyszłym roku chór „Tramwajarzy” będzie obchodził jubileusz 125-lecia.

Zaproszone na festiwal chóry mają również bogaty dorobek, a wśród nich najstarszy – blisko 150-letni chór UJ i ok. 100-letnie: chór „Echo”, „Cecyliński”, „Żaby” z Chrzanowa, „Pochodnia” z Częstochowy i chór przy Sanktuarium Matki Bolesnej z Limanowej. Niewiele młodsze to chóry: „Hejnał” i „Gorce” z Nowego Targu.

Skład uzupełniły młodsze, co nie znaczy gorsze chóry: „Agricola”, „Albertinum” i „Harfa”.



X Festiwal Chórów Męskich Kraków 2023

Wszystkie w/w chóry, oprócz „Gorców”, już wielokrotnie występowały na naszym festiwalu, stąd bardzo przyjacielska atmosfera.

Festiwal „Krakowska wiosna” prawie od początku wspaniale prowadzi Pani Alicja Kondraciuk zwykle w towarzystwie kolegi, w tym roku był to Eugeniusz Wilk z chóru „Albertinum”. Pani Alicja codziennie w innym, pięknym stroju i fantastycznych kapeluszach wprowadza oprócz treści merytorycznych, trochę poezji, trochę dowcipu, a wszystko w ciepłej rodzinnej atmosferze.

Imprezę otworzył gospodarz – Prezes Kolejowego Towarzystwa Kultury – Kazimierz Jarosz. Następnie na scenę wychodziły chóry zgodnie z ustalonym programem. Codziennie 4-5 zespołów. W sumie wystąpiło 13 chórów, a w nich w sumie ok. 300 chórzystów. W Sali Domu Kultury Kolejarza ustawiono ok. 120 krzeseł. Zwykle były zajęte przez licznie przybyłych melomanów. Atmosfera była wspaniała, bo na widowni „sami swoi” – rodziny, przyjaciele i chórzyci licznych chórów krakowskich.

Organizatorzy przyjęli formułę spotkań wokalnych bez konkursu, aby mogły uczestniczyć w nich zespoły, które aktualnie mają problemy organizacyjne, kadrowe, czy zaawansowany wiek śpiewaków. Festiwal służy mobilizacji, aby jak najlepiej zaprezentować się w konfrontacji z rywalami, ale też współpracy, wymianie repertuaru i doświadczeń oraz rozszerzenia kontaktów.

Impreza nie mogłaby się odbyć bez sponsorów, i dlatego bardzo chciałbym podziękować Panu Prezydentowi Tadeuszowi Trzmielowi, który od pierwszej edycji festiwalu, nie tylko znacząco wspiera, ale również był jednym z inicjatorów tych spotkań. Dziękujemy również Pani Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Polityki Senioralnej – Annie Okońskiej-Walkowicz za życzliwą pomoc.

Za całość artystyczną festiwalu odpowiadała pełna uroku dyrygent naszego chóru – Wiktoria Darmon. To ona ustalała dobór chórów, repertuar i uzgadniała szczegóły z dyrygentami. Przygotowanie i organizację imprezy sprawnie zrealizował zespół pod kierownictwem Prezesa chóru Zdzisława Oleniaka, a szczególnie: Skarbnik – Bogusław Stępiński, Sekretarz – Mieczysław Bętkowski, Gospodarz chóru – Stefan Sobelga i wielu chętnych do pomocy członków naszego chóru. Przygotowania trwały ok. pół roku

Mamy nadzieję, że takie spotkania będą zachętą do wstąpienia do naszego chóru jeszcze nie zdecydowanych. Szczególnie zależy nam na pracownikach MPK, aby przyszli do swojego chóru „Tramwajarzy”, gdzie znajdą przyjaciół i ciekawy sposób na wypełnienie wolnego czasu po pracy. ■

*) Prezes Stowarzyszenia Muzycznego „Lutnia Krakowska”

MAREK GANCARCZYK

Święto flagi z historycznymi autobusami MPK



Na Małym Rynku można było zobaczyć zabytkowy autobus „Ikarus” oraz samochód Fiat 500 F

Dwa historyczne autobusy MPK S.A. w Krakowie – Ikarus 620 oraz Jelcz 272 MEX, brały udział w obchodach Święta Flagi. Wystawa zabytkowych pojazdów na Małym Rynku została zorganizowana przez Małopolski Urząd Wojewódzki we wtorek, 2 maja.

Fani zabytkowych pojazdów mogli zobaczyć nie tylko autobusy, ale także zabytkowe samochody, m.in.: Dodge Brothers 130, Fiat 508 Junak III, Mercedesy 170V w wersji klasycznej i Cabrio, Dodge Brothers Tourer, Fiat 500, Fiat 128, Mini Inocenti, Mercedesy W-107 i W-108, Chevrolet Biscayne 4,1 oraz Pininfarina Azzurra. ■

MAREK GANCARCZYK

Jerzy Dudek świętował 50. urodziny

Jerzy Dudek, jeden z najlepszych polskich bramkarzy, swoje 50. urodziny obchodził w Krakowie. Jedną z atrakcji, którą zaplanował dla swoich przyjaciół, był przejazd zabytkowym autobusem, czerwonym „Ogórkiem” z kolekcji MPK S.A. w Krakowie.

Panu Jerzemu życzymy wszystkiego najlepszego! ■



MAREK GANCARCZYK

Kwesta w tramwaju dla Hospicjum Świętego Łazarza

Przez trzy dni, od 8 do 10 maja, w godz. 8.30-17.00 w jednym z tramwajów kursujących na linii nr 6 (Mały Płaszów P+R – Cichy Kącik) była prowadzona kwesta dla Hospicjum Świętego Łazarza. Zbiórkę prowadzili wolontariusze. „Żonkilowy tramwaj” można było łatwo rozpoznać – były na nim zamieszczone plakaty informujące o akcji „Pola Nadziei”, której celem jest m.in. zbieranie środków finansowych potrzebnych do działania Hospicjum św. Łazarza.

Podczas kwesty w tramwaju można było wesprzeć krakowskie hospicjum, które obejmuje wszechstronną opieką chorych w terminalnym okresie oraz udziela konsultacji lekarskich w zakresie medycyny paliatywnej chorym we wcześniejszych etapach choroby.



W organizację kwesty w tramwaju jak zwykle był zaangażowany klub Honorowych Dawców Krwi, który od ponad 60 lat funkcjonuje w MPK S.A. w Krakowie. ■

KATARZYNA SADOWSKA

Dni Ziemi – inwestujemy w naszą planetę

Tegoroczne obchody Dnia Ziemi w Krakowie odbyły się pod hasłem „Inwestujemy w naszą planetę”. 22 kwietnia, na terenie wokół Nowohuckiego Centrum Kultury można było odwiedzić namioty wystawiennicze, w których spółki i jednostki miejskie zorganizowały warsztaty przyrodniczo – ekologiczne, gry i zabawy edukacyjne dotyczące m.in. zasad postępowania z odpadami, konkursy oraz quizy o tematyce ekologiczno-klimatycznej.

Wiedzę na temat ekologicznych pojazdów można było uzyskać na stanowisku zorganizowanym przez MPK S.A. w Krakowie, przy którym zaparkował autobus zasilany energią elektryczną oraz radiowóz elektryczny na co dzień wykorzystywany przez inspektorów ruchu. Wszyscy chętni mogli przyjrzeć się tym pojazdom dokładnie z zewnątrz i od środka oraz zadawać pytania dotyczące ich eksploatacji. Najmłodszy zwiedzający okazał się tak bardzo zain-



teresowani możliwością pobytu w kabinie prowadzącego, że dość szybko uformowali długi „ogonek” oczekujących, aby zasiąść w fotelu kierowcy. Dla odwiedzających stanowisko krakowskiego przewoźnika zostały przygotowane słodkie upominki oraz nagrody, takie jak papierowe modele pojazdów. ■



Svenska Omnibusföreningen

Thank you

to

MPK S.A. in Kraków

for excellent collaboration that has been highly valuable for our association. Thanks to your thorough renovations, two of our historic buses have regained their former glory and will serve the association well for many years to come. We would like to express our warmest thanks for your outstanding work!

For Svenska Omnibusföreningen

Tommy Enefalk, chairman



Stowarzystwo non-profit Svenska Omnibusföreningen, skupiające ok. 200 członków rozszaniach po całej Szwecji, którzy opiekują się historycznymi autobusami, przesłało do MPK S.A. w Krakowie oficjalne podziękowanie za przeprowadzany remont dwóch autobusów: Scania CN112 i CN113.

Zabytkowe tramwaje z lotu ptaka





JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Warszawski N 607

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Pierwsze wagony typu N trafiły do Warszawy w lipcu 1949 roku. Było to związane w oddaniem do użytku Trasy W-Z. 22 lipca 1949 r. po raz pierwszy mieszkańcy Warszawy mogli odbyć podróż nowymi wagonami. Obsługiwały one linię „30” (tzw. „mosty”) i co ciekawe – były prowadzone przez pierwsze kobiety, które zatrudniono na stanowisku motorniczego. Wagony typu N i pochodne były jednymi z krócej eksploatowanych przez stołeczne przedsiębiorstwo tramwajów. W związku z sukcesywnymi dostawami wozów typu 13N podjęto decyzję o przekazywaniu „eNek” do innych miast, które wciąż borykały się z problemami taborowymi. W ten sposób ostatni wagon typu „N” o numerze 748 zakończył kursowanie po ulicach Warszawy w październiku 1969 roku. Tak więc epoka „eNek” w Warszawie, trwała tylko 20 lat. Dla porównania, w Bytomiu wciąż znajduje się linia obsługiwana wagonami tego typu.

KONSTRUKCJA, SŁUŻBA I REMONT

Jest to wagon z dość ciekawą historią, w swojej karierze miał on możliwość wożenia pasażerów w aż trzech miastach. Wóz nr 607 jest jednym z pierwszych wozów typu N, wyprodukowanych dla Warszawy. Z tego względu kursowanie rozpoczął on w 1949 roku, a stacjonował na terenie zajezdni „Wola”.

22 lutego 1967 roku przestał kursować po ulicach stolicy i został przekazany do Szczecina, gdzie otrzymał numer taborowy 117 i przydzielony został do zajezdni „Gołęcin”. W roku 1979 wagon ten przestał wozić szczecinian i przekwalifikowany został na wóz nauki jazdy. Otrzymał on wtedy nowy numer LXXI [71] i pełnił swoją funkcję do połowy lat dziewięćdziesiątych.

Pod koniec 1995 r. wagonem zainteresowało się krakowskie MPK, które wagon odkupiło i podjęło się jego remontu przywracając mu stan fabryczny z 1949 roku, przy czym polakierowano go na barwy krakowskich tramwajów (kremowo-niebieskie) oraz nadano mu numer 107.

W roku 2001 wagon został zakupiony przez Instytut Elektrotechniki w Międzyzlesiu a następnie przekazany Tramwajom Warszawskim. Ciekawostką, dodającą „eNce” osobliwej urody jest fakt, że została ona przez pomyłkę pomalowana w obowiązujący w latach 1993-2010 schemat malowania tramwajów liniowych w Warszawie. Wagon nr 607 można spotkać w obsłudze linii turystycznej „T” od 2002 roku.

W 2018 roku w wagonie zostało przywrócone pierwotne, kremowo-czerwone malowanie.

Dane Techniczne:

.....
**Producent: Chorzowska Wytwórnia
Konstrukcji Stalowych**

Typ wagonu: N**Rok produkcji: 1949****Miejsca siedzące: 16****Miejsc ogółem: 80****Długość [mm]: 10400****Szerokość [mm]: 2163****Wysokość [mm]: 3145**

Poznański N 436

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

To jeden z dwóch w Polsce wagonów ND produkcji Sanockiej Fabryki Wagonów, doprowadzony do stanu fabrycznego. Wagony z tej fabryki były pierwszymi wagonami generacji N, które zostały dostarczone do Poznania w 1951 roku. Pojazdy charakteryzowały się oknami otwieranymi uchylnie i kasetą na tablicę kierunkową umieszczoną na obu czołach wagonu niesymetrycznie, obok jednego okienka z kratką wentylacyjną. Posiadały 16 miejsc siedzących i dwie pary ciężkich, jednoskrzydłowych drzwi.

Remont jedyne zachowanego wagonu, który w 1984 roku został zdjęty z ewidencji ruchu osobowego, i przekwalifikowany na wagon szkoleniowy

kończąc służbę w 1992 roku, rozpoczął się w 1996 roku i trwał do końca 2012 roku. Pod koniec 2012 roku w fabryce Modertrans zakończono renowację historycznego wagonu z lat 50-tych, potocznie zwanego „sanokiem”. Zanim nową blachę pokrył ciemnozielony lakier, wagon był w ciągłej podróży: z zajezdni do Biskupic, z Biskupic na Gajową, z Gajowej do Biskupic. Po mozołnym zbieraniu i analizowaniu zachowanej dokumentacji i misternych pracach robotników, po ponad 60 latach od pierwszej – tramwaj był gotowy do swojej drugiej premiery, która odbyła się 17 marca 2013 r. z okazji 115-lecia tramwajów elektrycznych.



Warszawski N 607

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Poznański N 436

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

