

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik, Nr 2 (87) 2023  
(kwiecień-czerwiec)  
egzemplarz bezpłatny



## W numerze:

Pracownicy MPK oddają krew

Historyczne Scanie przyjechały po drugie życie do Krakowa

W tym numerze kolejne karty z opisem pojazdów MPK S.A.  
oraz specjalna wkładka z wagonem SN1



*Wszystkim czytelnikom „Przewoźnika Krakowskiego”  
składamy najserdeczniejsze życzenia  
Zdrowych i pogodnych Świąt Wielkanocnych.  
Niech te Świąta nappełnią wszystkich optymizmem  
oraz nadzieją*

*Zarząd MPK SA w Krakowie  
Zespół redakcyjny „Przewoźnika Krakowskiego”*



# Pracownicy MPK w Krakowie oddają krew dla potrzebujących

**W** „Przewoźniku Krakowskim” już wiele razy pisaliśmy o zaangażowaniu pracowników MPK S.A. w Krakowie w pomaganiu innym ludziom. Robią to w różny sposób. Jednym z nich jest honorowe krwiodawstwo. W krakowskim MPK już od ponad 60 lat funkcjonuje klub Honorowych Dawców Krwi. Członkami tego klubu są kierowcy, motorniczowie, pracownicy zaplecza, dyspozytorzy, inspektorzy ruchu i pracownicy administracji. Poza swoją codzienną służbą dla mieszkańców systematycznie odwiedzają oni stacje krwiodawstwa, aby oddając krew pomagać w ratowaniu życia i zdrowia innych ludzi. W tym numerze przeczytacie m.in. relację z wydarzenia, podczas którego Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski nagroził klub Honorowych Dawców Krwi odznaką Honoris Gratia za jego wieloletnią działalność.

Jakiś czas temu jeden z radnych miasta Krakowa, Artur Buszek, zapytał publicznie po co MPK w Krakowie drukuje taką gazetę i ile to kosztuje. Odpowiedź jest prosta - gazeta powstaje przede wszystkim po to, aby niewidoczni i skromni bohaterowie krakowskiego przewoźnika, którzy swoją postawą często ratują zdrowie, a nawet życie innym ludziom, mogli zostać pokazani. Rzadko się

zdarza, aby swój czas antenowy i swoje strony poświęcały naszym pracownikom media mainstreamowe. Dlatego właśnie „Przewoźnik Krakowski” wydawany przez MPK od prawie ćwierć wieku jest miejscem, gdzie pojawiają się ich historie. Ale nie tylko dlatego ten biuletyn nieprzerwanie od tylu lat jest drukowany. Ma bowiem wśród miłośników, pasażerów komunikacji swoich stałych czytelników, którzy czekają na każdy kolejny numer. Z myślą o nich piszemy o naszych inwestycjach i planach, przypominamy ważne wydarzenia z historii MPK oraz przybliżamy mało znane elementy naszej pracy.

A koszty? Wszystkie artykuły, bez dodatkowego wynagrodzenia, piszą pracownicy MPK. Pozostaje tylko koszt łamania i druku. Do tej pory co trzy miesiące nakład „Przewoźnika Krakowskiego” wynosił 2 000 sztuk. Aby ograniczyć rosnące koszty druku, została podjęta decyzja o ograniczeniu tej liczby o połowę, do 1000 sztuk. Dotyczy to obecnego i każdego kolejnego wydania. Ja nadal mocno zachęcam wszystkich do czytania „Przewoźnika Krakowskiego” nie tylko w formie drukowanej, ale także na stronie internetowej [mpk.krakow.pl](http://mpk.krakow.pl) oraz na portalach społecznościowych, oficjalnym profilu MPK na Facebook, twitter i LinkedIn.

Zapraszam do lektury

*Marek Gancarczyk  
Redaktor Naczelny*

*„Przewoźnika Krakowskiego”*

# W numerze:

<i>Marek Gancarczyk, Władysław Michalski</i> <b>Klub Honorowych Dawców Krwi w MPK z odznaką Honoris Gratia na 60 lat swojej działalności</b> .....	5
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Oddawanie krwi nie boli, a może komuś uratować życie</b> .....	9
<i>Jacek Kołodziej, Marek Gancarczyk</i> <b>Historyczne Scanie przyjechały do Krakowa po drugie życie.</b> .....	12
<i>Materiały Małopolskiej Policji</i> <b>Czy wizja zero jest możliwa?</b> .....	16
<i>Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej</i> <b>10 lat temu Kraków pożegnał norymberskie wagony GT6</b> .....	18
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Dzieci niewidome i słabowidzące odwiedziły zajezdnię tramwajową i autobusową</b> .....	19
<i>Piotr Gardynik</i> <b>O bezpieczeństwie i pracy inspektorów ruchu na komisji IGKM</b> .....	20
<i>Bernard Buławka</i> <b>Rezerwowe autobusy to niezbędny element każdej komunikacji miejskiej</b> .....	23
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Najważniejsze jest bezpieczne i wygodne miejsce pracy</b> .....	25
<i>Danuta Walas</i> <b>Nowe stacje do ładowania autobusów elektrycznych</b> .....	27
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Kraków ma już cztery tramwaje z możliwością jazdy bez sieci trakcyjnej</b> .....	30
<i>Agata Bylińska</i> <b>MPK kupuje małe autobusy</b> .....	31
<i>Sylwia Sobańska</i> <b>Akademia Społecznych Inspektorów Pracy w MPK</b> ..	31
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>MPK i Straż Miejska w Krakowie podsumowują kolejny rok współpracy</b> .....	32
<i>Mirosław Czechowski</i> <b>Wycieczka techniczna SEP po terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta</b> .....	33
<i>Lilianna Jakiel</i> <b>Walentynki w tramwaju</b> .....	36
<i>Marek Gancarczyk, Kamila Żądło</i> <b>Samodzielne pobieranie faktur i zmiana nośnika dla kupowanych biletów – nowe funkcje eKP</b> .....	38
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Tłusty czwartek w MPK</b> .....	38
<i>Bożena Migas</i> <b>Reklama na krakowskich tramwajach</b> .....	39
<i>Piotr Kula</i> <b>Kalendarium</b> .....	40
<i>Lilianna Jakiel</i> <b>78. Msza Tramwajarska</b> .....	41
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Kolęda dla Hospicjum św. Łazarza</b> .....	41
<i>Marek Gancarczyk, Lilianna Jakiel</i> <b>Testy autobusu wodorowego i elektrycznego</b> .....	42
<i>Marek Gancarczyk</i> <b>Kobieca twarz MPK</b> .....	43
<i>Jerzy Maszewski</i> <b>Fotozabawa</b> .....	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:** Członkowie klubu Honorowych Dawców Krwi, który działa w MPK S.A., przed budynkiem Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie.

**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, WŁADYSŁAW MICHALSKI

# Klub Honorowych Dawców Krwi w MPK z odznaką Honoris Gratia na 60 lat swojej działalności



Odnakę Honoris Gratia Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski wręczył Arturowi Drożdżowi, prezesowi klubu HDK w MPK S.A.

**K**lub Honorowych Dawców Krwi nieprzerwanie od 60 lat aktywnie działa w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie. W uznaniu za swoje zasługi został nagrodzony odznaką Honoris Gratia. Wręczył ją Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski, 2 grudnia 2022 roku, podczas spotkania z pracownikami, którzy systematycznie oddają krew. Odnaki Honoris Gratia odebrali także najak-

tywniejsi i najbardziej zasłużeni członkowie klubu HDK: Artur Drożdż, prezes klubu HDK w MPK, Jacek Ćwierz, Zdzisław Kołodziej i Roman Łach.

Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski podkreślił wielką rolę honorowego krwiodawstwa w ratowaniu życia.

— Wręczając odznaczenie Honoris Gratia dla klubu Honorowych Dawców Krwi chciałbym przypo-



Odznaczenie od Prezydenta Krakowa odebrał także Roman Łach...

*mnieć i podkreślić ważną rolę dwóch akcji promujących krwiodawstwo, które przeprowadziło MPK w ramach jubileuszu 100 i 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Podczas tych obchodów pracownicy MPK oddawali dokładnie tyle litrów krwi, ile lat miała w danym roku krakowska komunikacja — przypomniał Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa.*

Gratulacje dla członków klubu HDK przekazał także zarząd MPK S.A. w Krakowie. Rafał Świerczyński podziękował pracownikom za dotychczasową współpracę i wspólnie przeprowadzone akcje. Dodał także, że liczy na równie owocne przedsięwzięcia klubu HDK w przyszłości.

Aktywnych krwiodawców, którzy jednocześnie angażują się w promocję honorowego krwiodawstwa odznaczył podczas spotkania Mieczysław Pasowicz, prezes Małopolskiego Oddziału Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża.

Odznakę Honorową PCK IV Stopnia otrzymali: Marek Adamski, Artur Drożdż, Marek Gancarczyk, Wacław Głowa, Grzegorz Jurkowski, Aneta Kańska i Sebastian Żołek. Prezes MOO PCK wręczył także odznaki Zasłużony Honorowy Dawca Krwi. Otrzymali je: Marek Gancarczyk, Marcin Ćwierz, Dariusz Kański, Michał Matusik, Artur Żuchowski, Piotr Żuk, Łukasz

Budzowski, Adam Król, Małgorzata Tarka, Michalina Wąsik.

Mieczysław Pasowicz, prezes Małopolskiego Oddziału Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża wyraził wielkie słowa uznania za 60 lat nieprzerwanej działalności klubu HDK w MPK. Zwrócił uwagę nie tylko na oddawanie krwi, ale także zaangażowanie pracowników w pomoc mieszkańcom Ukrainy, cierpiącym z powodu wojny wywołanej przez Rosję.

Warto podkreślić, że dwóch członków Klubu: Grzegorz Budzowski i Janusz Kmiecik otrzymali nadane przez Ministra Zdrowia odznaczenia „Zasłużony Dla Zdrowia Narodu”. Pamiątkowe statuetki otrzymali byli prezesi klubu HDK: Tadeusz Walczak, Marian Szymański, Władysław Michalski, Krzysztof Paprocki i Andrzej Ostafin, a także Tadeusz Trzmiel i Julian Pilszczek, którzy w czasach, gdy zarządzali MPK zawsze wspierali klub Honorowych Dawców Krwi.

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

Artur Drożdż, Prezes klubu HDK w MPK podsumował na spotkaniu roczną działalność klubu. Poza oddawaniem krwi składały się na nią m.in.



...Zdzisław Kołodziej...



oraz Jacek Ćwierz





Aktywnych krwiodawców odznaczył Mieczysław Pasowicz, prezes Małopolskiego Oddziału Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża



W spotkaniu wzięli udział członkowie klubu Honorowych Dawców Krwi oraz uczniowie ze Szkoły Muzycznej I stopnia Zespołu Szkół i Placówek pn. „Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących” w Krakowie

kwesty w tramwaju dla ofiar agresji Rosji na Ukrainę oraz dla Hospicjum św. Łazarza w Nowej Hucie. Uczestnicy jubileuszowego spotkania minutą ciszy oddali również hołd wszystkim nieżyjącym członkom klubu HDK w MPK.

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



MAREK GANCARCZYK

# Oddawanie krwi nie boli, a może komuś uratować życie

## Rozmawiamy z Arturem Drożdżem, prezesem klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK S.A. w Krakowie

**Marek Gancarczyk:** Jak długo jest Pan prezesem zarządu Klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK?

**Artur Drożdż:** Na prezesa zarządu Koła PCK i Klubu HDK przy MPK S.A. zostałem wybrany w styczniu 2020 roku. Jak łatwo policzyć w tym roku mijają dokładnie trzy lata od tego momentu.

**MG:** Jednocześnie sam od wielu lat oddaje Pan krew. Ile litrów krwi do tej pory Pan już oddał?

**AD:** Do tej pory oddałem 29,250 litrów krwi pełnej.

**MG:** Na co dzień można Pana spotkać za kierownicą autobusu. Skoro oddał Pan już tyle litrów krwi, to potwierdza, że praca kierowcy w niczym nie przeszkadza, aby regularnie oddawać krew. Jak często Pan to robi?

**AD:** Krew zacząłem oddawać w 2010 roku. Do zrobienia tego po raz pierwszy namówiło mnie znajome małżeństwo, z którym wybrałem się do punktu oddawania krwi. Potem już nikt do tego nie musiał mnie namawiać. Od tamtej pory regularnie oddaję krew 5-6 razy w ciągu roku. Po pewnym czasie krew zaczęła oddawać także moja żona, a później córka. W tym samym roku zarejestrowaliśmy się z żoną do bazy DKMS, czyli międzynarodowego centrum dawców szpiku kostnego.

**MG:** Klub HDK działa w MPK już od ponad 60 lat. Ilu pracowników jest członkami tego klubu i regularnie oddaje krew?

**AD:** W sumie członkami klubu jest ponad 140 osób. Regularnie, co najmniej raz w roku z tej liczby krew oddaje ok. 70 osób. Trzeba tu wyjaśnić, że niektórzy członkowie klubu to osoby, które w prze-

szłości często oddawały krew, ale teraz nie mogą już tego robić z przyczyn zdrowotnych lub osiągniętego wieku emerytalnego. Nadal są jednak członkami klubu i angażują się w inne charytatywne działania, które prowadzimy.

**MG:** Klub Honorowych Dawców Krwi ma swoje sekcje w każdej zajezdni MPK. W której jest najwięcej krwiodawców?

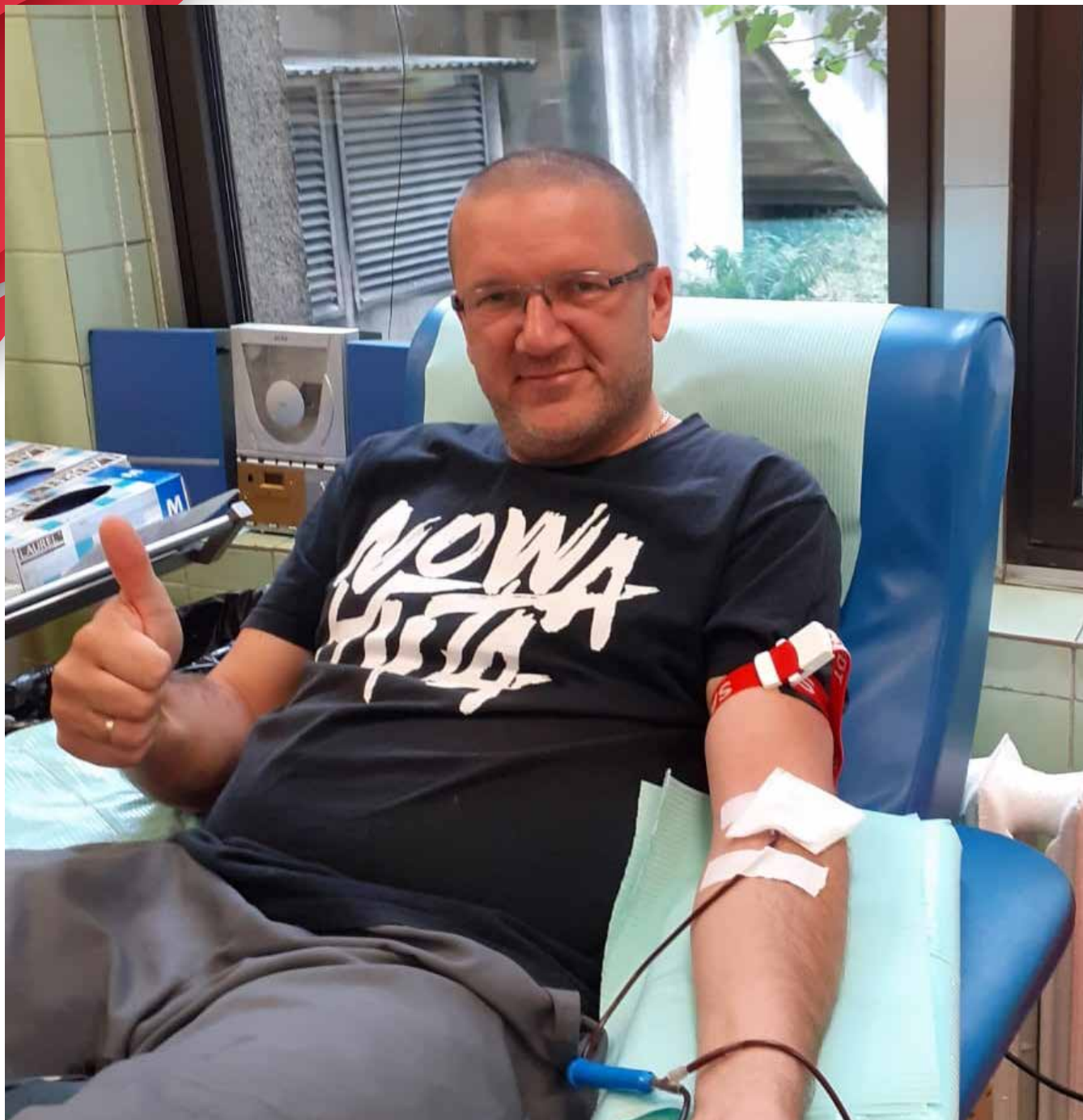
**AD:** To prawda, każda zajezdnia MPK ma swoją sekcję. Mamy więc sekcje na pięciu zajezdniach – dwóch tramwajowych i trzech autobusowych. Do tego jest jeszcze sekcja w Stacji Obsługi i Remontów oraz w Dziale Zarządzania Ruchem. W sumie jest siedem sekcji. Najliczniejsze sekcje są w zajezdni Wola Duchacka oraz Bieńczyce.

**MG:** Czy można policzyć ile w sumie pracownicy MPK z klubu HDK oddają krwi rocznie?

**AD:** W 2022 roku członkowie klubu oddali w sumie 92,5 litrów krwi. Cieszy mnie to, że z roku na rok przybywa członków naszego klubu HDK, którzy aktywnie oddają krew. Tym samym cały czas rośnie liczba litrów krwi, które oddajemy. Co więcej nasi członkowie nie tylko oddają krew i jej składniki, ale także krwiotwórcze komórki macierzyste, zwane inaczej szpikiem kostnym. W ostatnim czasie dwóch naszych członków podzieliło się tym drogocennym darem życia.

**MG:** Czy nowi pracownicy, którzy dopiero zaczynają pracę w MPK zapisują się do klubu?

**AD:** Tak. Zarówno ja, jak i bardziej zaangażowani członkowie naszego klubu staramy się dotrzeć do nowych pracowników i zainteresować ich honorowym krwiodawstwem.



**MG:** Co trzeba zrobić, aby zapisać się do klubu HDK?

**AD:** Można zgłosić się do przewodniczących sekcji na poszczególnych zajezdniach. Kontakt do tych osób można znaleźć na tablicach ogłoszeń. Można także bezpośrednio zapisać się w zarządzie HDK podczas mojego dyżuru, w każdy poniedziałek, w godzinach 10.00–12.00 w budynku MPK przy ul. J. Bożka 3, w pok. 16d na parterze. Jest także możliwość przesłania zgłoszenia drogą mailową na adres klubhdk@mpk.krakow.pl Korzystając z okazji chciałem wszystkich pracowników MPK zachęcić do oddawania krwi. To naprawdę nie boli, a może komuś uratować życie.

**MG:** Pracownicy MPK nie tylko oddają krew, ale także starają się pomagać potrzebującym w inny sposób. Jakie plany ma klub HDK na najbliższy rok?

**AD:** To prawda, nie tylko oddajemy krew ale angażujemy się także w różnego rodzaju akcje charytatywne. Na pewno w tym roku będziemy angażować się w zbiórki dla fundacji Matio, pomagającej chorym na mukowiscydozę, a także dla hospicjum św. Łazarza w Nowej Hucie.

**MG:** Dziękuję za rozmowę. ■





**Zachęcamy  
pracowników MPK S.A. w Krakowie  
do zapisywania się  
do klubu Honorowych Dawców Krwi**

---

**Dyżury w każdy poniedziałek,  
w godzinach 10.00 -12.00  
w budynku MPK przy ul. J. Bożka 3  
w pok. 16d na parterze**

**[klubhdk@mpk.krakow.pl](mailto:klubhdk@mpk.krakow.pl)**

JACEK KOŁODZIEJ, MAREK GANCARCZYK

# Historyczne Scanie przyjechały do Krakowa po drugie życie



**W**e wtorek, 14 marca MPK S.A. w Krakowie zaprezentowało dwie zabytkowe Scanie, które w ubiegłym roku trafiły do stolicy Małopolski ze Szwecji. Autobusy Scania CN112 i CN113 przeszły w zakładach krakowskiego przewoźnika gruntowny remont. Został on przeprowadzony dla stowarzyszenia non-profit Svenska Omnibusföreningen, skupiającego ok. 200 członków rozsianych po całej Szwecji, którzy opiekują się historycznymi auto-

busami. Pokaz wyremontowanych Scanii odbył się na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka. Uczestnicy mogli nie tylko zobaczyć te pojazdy, ale także się nimi przejechać. Była to jedyna taka okazja, ponieważ w najbliższym czasie obie Scanie trafią do stolicy Szwecji, gdzie będą wykorzystywane podczas różnych okazjonalnych wydarzeń związanych z historią komunikacji miejskiej.

Autobusy zostały wyprodukowane w 1987 i 1999 roku. Nie można ich już zobaczyć na regu-





Scania CR111 dołączyła do kolekcji pojazdów historycznych MPK S.A.

larnych liniach na ulicach Sztokholmu, gdzie przez lata przewoziły pasażerów. Po ich wycofaniu z SL (Storstockholms Lokaltrafik) były eksploatowane u innych przewoźników do ok. 2013 roku. Młodszy autobus jest ostatnim egzemplarzem tego modelu wyprodukowanym przez Scanię. Dla szwedzkich miłośników autobusów stanowią one nie lada gratkę. Kilka lat temu zakupili oba pojazdy, ale wyeksploatowane autobusy coraz częściej sprawiały problem nawet w okazjonalnej eksploatacji. Postanowiono je więc wyremontować. Dlatego właśnie trafiły do krakowskiego MPK, które znając budowę i konstrukcję obu pojazdów, pomogło je naprawić. W obu przeprowadzono reperację układów hamulcowych, połączoną z wymianą wielu elementów gumowych i metalowych. Wykonano naprawę zawiesznień, układów chłodzenia, wymieniono skorodowane i uszkodzone elementy nadwozia i szyby. Pojazdy zostały także na nowo pomalowane.

— Dla naszego małego stowarzyszenia non-profit zajmującego się ochroną zabytkowych autobusów,

współpraca z MPK w Krakowie to prawdziwa przyjemność. Jesteśmy pod ogromnym wrażeniem zaangażowania, dokładności i profesjonalizmu, z jakimi nasze autobusy Scania były odnawiane. Efekt prac jest absolutnie wyjątkowy i już nie możemy się doczekać momentu, kiedy te autobusy będą u nas. Życzymy MPK w Krakowie wiele radości ze Scanii CR111, a jeżeli będziemy mogli służyć szczegółowymi informacjami przy jej renowacji, chętnie to zrobimy. Mamy nadzieję, że nasz kontakt i współpraca będą kontynuowane w przyszłości, na rzecz promocji historii transportu w obu naszych krajach — zapewnił Tommy Enefalk prezes stowarzyszenia Svenska Omnibusföreningen.

Podczas wydarzenia została także zaprezentowana wyjątkowa Scania CR111M, którą MPK S.A. pozyskało od szwedzkiego stowarzyszenia.

— Wykonana przez MPK S.A. w Krakowie praca przy remoncie dwóch autobusów pozwoliła nam na pozyskanie niezwykle rzadkiego i poszukiwanego przez nas na szwedzkim rynku autobusu Scania CR111M. Miłośnicy ze Szwecji zdecydowali się go nam



Pracownicy MPK S.A. zaangażowani w remonty autobusów Scania ze Szwecji



Podczas prezentacji można było zobaczyć trzy modele Scanii – CR111, CN112 i CN113





MPK S.A. w Krakowie w swojej kolekcji ma już trzy historyczne Scanie

*przekazać, ponieważ mieli dwa modele tego pojazdu. Dla nas to niezwykła okazja do zdobycia modelu autobusu, który przez kilka lat był eksploatowany na ulicach Krakowa i którego brakowało w naszej kolekcji. Autobus pomimo swoich lat jest w dobrym stanie. Chociaż jest sprawny, wymaga prac, które muszą być przeprowadzone, aby bezpiecznie przewozić nim pasażerów. Mamy nadzieję, że uda się je szybko i sprawnie przeprowadzić — mówił podczas prezentacji Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.*

Autobus Scania CR111M, który trafił to Krakowa, został wyprodukowany w 1978 roku i był użytkowany przez jednego z operatorów realizujących przewozy dla Storstockholms Lokaltrafik do początku lat 90. XX w. Następnie został odsprzedany prywatnemu użytkownikowi, który przez kilka lat eksploatował go jako ruchome kino. W ostatnich latach pozyskało go szwedzkie stowarzyszenie miłośników historycznych pojazdów, które na powrót go uruchomiło.

Autobusy szwedzkiego producenta Scania są dobrze znane krakowskim pasażerom. Przez wiele lat MPK S.A. w Krakowie eksploatowało je na wielu liniach. Stacjonowały głównie w zajezdni Płaszów, gdzie przez pewien czas były jedyną marką eksploatowanych autobusów.

Nawiązane przez krakowskie MPK w latach 90. XX wieku kontakty z firmą handlującą pojazdami używanymi z krajów skandynawskich zaowocowały zakupem używanych autobusów Scania CR111 i CR112 (a także Volvo) z różnych miast Szwecji, w liczbie ponad 50 sztuk. Od czerwca 1991 roku w ciągu roku wprowadzono do wszystkich zajezdni zakupione ze Szwecji pojazdy. Nie przechodziły żadnych zmian czy modernizacji. Po zakupie, przeprowadzeniu badań technicznych, przeglądów i naklejeniu krakowskich numerów inwentarzowych i znaków MPK, czasem odmalowaniu, autobusy były kierowane do ruchu. Dopiero w późniejszym czasie przystąpiono do dbania o wygląd i wyposażenie aut: część z nich otrzymała m.in. otwierane okna oraz

barwy MPK w Krakowie. Ostatni z zakupionych używanych autobusów skreślono z inwentarza w 1996 roku. Warto wspomnieć, że wśród autobusów Scania zakupionych na początku lat 90. XX wieku, trzy egzemplarze pochodziły właśnie ze szwedzkiej stolicy.

Bardzo dobre doświadczenia w eksploatacji używanych pojazdów Scania spowodowały, że MPK zdecydowało się na zakup nowych autobusów tej marki. Dzięki temu Scania zainteresowała się szerzej europejskim rynkiem autobusów miejskich, co spowodowało uruchomienie montażu tych pojazdów w Polsce, a w późniejszym okresie przeniesienie tutaj całej produkcji takich samochodów.

Pierwsze nowe pojazdy firmy Scania pojawiły się w Krakowie w 1992 roku. Piętnaście zakupionych wtedy przegubowych modeli 113ALB były najprawdopodobniej pierwszą w Polsce serią nowoczesnych autobusów w tamtym czasie. Niebawem dołączyły do nich pojazdy z częściowo obniżoną podłogą 113CLL (69 egzemplarzy), a następnie modele standardowe i przegubowe serii 94U (29 sztuk). Ostatni

z autobusów Scania zjechał z ulic Krakowa w 2018 roku. Spośród użytkowanych nowozakupionych pojazdów w kolekcji MPK S.A. zostały zachowane dwa, które wzbogaciły krakowską kolekcję pojazdów komunikacji miejskiej i można je zobaczyć na liniach funkcjonujących w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej.

Warto podkreślić, że kolekcja historycznych pojazdów komunikacji miejskiej należąca do MPK S.A. w Krakowie, to efekt ponad trzydziestoletniej pracy wielu pracowników i miłośników krakowskich autobusów i tramwajów. Jest to obecnie największa i najciekawsza taka kolekcja w Polsce. Staranność i dbałość o szczegóły podczas renowacji sprawiają, że praca poświęcona na odtworzenie jest doceniana przez wielu odbiorców. Efektem są zamówienia z innych miast na wykonanie podobnych prac. MPK S.A. remontowało historyczne pojazdy nie tylko dla polskich odbiorców z Gdańska, Poznania czy Wrocławia, ale także zagranicznych – z niemieckich, francuskich oraz szwedzkich miast. ■

## Czy wizja zero jest możliwa?

**14** i 15 marca 2023 roku w Hotelu „Swing” w Krakowie, odbyła się konferencja zorganizowana przez Komendę Miejską Policji w Krakowie pod hasłem „Czy wizja zero jest możliwa?”. W spotkaniu, oprócz policjantów, wzięli również udział przedstawiciele instytucji, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach. Celem spotkania było przedstawienie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie Krakowa, z uwzględnieniem przedsięwzięć podmiotów współpracujących z Policją oraz działalności profilaktycznej, a także próba odpowiedzi na pytanie, czy jest możliwe, aby w Krakowie nie dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Współorganizatorami konferencji byli Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Policjantów woj. małopolskiego, Zarząd Terenowy NSZZP KMP w Krakowie, Międzynarodowe Stowarzyszenie Ipa Region Kraków, Miejskie Centrum Informacji Wypadkowej, Autocentrum KIA Patecki, a także Park Wodny Kraków i Hotel „Swing” Kraków. Partnerami przedsięwzięcia było Miasto Kraków oraz Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. Spotkanie rozpoczął Komendant Miejski Policji w Krakowie insp. Zbigniew Nowak, który powitał zaproszonych gości.

Następnie Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie przedstawił statystykę obrazującą stan bezpieczeństwa na krakowskich drogach. Podkreślał jednocześnie, jak bardzo na przestrzeni kilku, a nawet kilkunastu lat ten stan uległ poprawie.

Zaznaczył, że z roku na rok spada nie tylko ilość zdarzeń drogowych, ale przede wszystkim liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym. W 2010 roku na terenie Krakowa odnotowano 1200 wypadków, natomiast w roku ubiegłym poniżej 800. Zmalała również liczba ofiar śmiertelnych. W 2010 roku na krakowskich drogach zginęło 21 osób, w 2015 roku 15 osób, natomiast w ubiegłym roku w wypadkach drogowych śmierć poniosło 5 osób.

Kolejno głos zabrał Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie, który przedstawił, jak podobne dane kształtują się na terenie całej Polski i województwa małopolskiego. O zmianach w przepisach w ciągu ostatnich lat i ich wpływie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym mówił pełnomocnik Ministra Infrastruktury, natomiast Grzegorz Dyrkacz wiceprezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie przedstawił stan bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej





Podczas konferencji Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie omówił stan bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej

i przedsięwzięcia prowadzone przez przewoźnika w tym zakresie. Podobne zagadnienia, ale dotyczące bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, który przecina miejskie drogi, omówił reprezentant Służby Ochrony Kolei.

Podczas konferencji przedstawiciel Miejskiego Inżyniera Ruchu poruszył kwestie związane ze zmianą organizacji ruchu i inwestycjami prowadzonymi w ostatnich latach, mającymi poprawić bezpieczeństwo na krakowskich drogach.

O szeroko pojętym ratownictwie wypowiedzieli się reprezentanci Straży Pożarnej i Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego. Najnowsze i innowacyjne technologie, które znacznie zwiększają bezpieczeństwo podróżujących, zaprezentował przedstawiciel KIA Patecki.

W drugim dniu konferencji uczestnicy skupili się przede wszystkim na omówieniu zagadnień związanych z profilaktyką. Policjantka Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie przedstawiła działania prewencyjne prowadzone przez drogówkę dla dzieci, dorosłych, a także seniorów. Temat bezpieczeństwa bardzo często pojawia się w przestrzeni szkół, o czym zapewniał Dyrektor Szkoły Podstawowej nr 14-2 w Krakowie. O działaniach podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa na miejskich ulicach, można było usłyszeć od przed-

stawiciela Straży Miejskiej Miasta Krakowa. Temat szkoleń na kursach prawa jazdy, egzaminowania oraz działalności edukacyjnej w wybranych krajach Unii Europejskiej przedstawił reprezentant Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie.

Jednym z elementów związanych ze zdarzeniami drogowymi, które są niezwykle istotne dla poszkodowanych, jest wypłata odszkodowań z tytułu ubezpieczeń. Procedurę odszkodowań komunikacyjnych omówił przedstawiciel Miejskiego Centrum Informacji Wypadkowej w Krakowie, a działalność towarzystw ubezpieczeniowych i koszty społeczne wypadków drogowych, pracownik Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń.

Konferencję podsumował I Zastępca Komendanta Miejskiej Policji w Krakowie – kom. Łukasz Stankiewicz, który podziękował zaproszonym gościom za udział, a także owocną dotychczasową współpracę. Jednocześnie wyraził nadzieję, że „wizja zero”, czyli brak wypadków ze skutkiem śmiertelnym na krakowskich drogach jest możliwa, jednak wymaga nie tylko dobrej współpracy wielu instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ale przede wszystkim świadomych kierowców, przestrzegających zasad i przepisów drogowych.

*Mat. prasowe Małopolskiej Policji. ■*

MAREK GANCARCZYK, JACEK KOŁODZIEJ

# 10 lat temu Kraków pożegnał norymberskie wagony GT6



**10** lat temu we wtorek, 15 stycznia punktualnie o godzinie 12.07 z pętli Salwator wagon GT6 wyruszył w swój ostatni kurs. Tramwaj przewiózł pasażerów na linii nr 2 i po dojeździe do Cmentarza Rakowickiego zjechał do zajezdni w Nowej Hucie.

Pierwsze cztery norymberskie wagony GT6 do Krakowa dotarły w listopadzie 1994 roku. Kilka tygodni później, 10 stycznia 1995 roku zaczęły wozić pasażerów. Od tego dnia nieprzerwanie przez 18 lat służyły krakowianom i turystom, kursując na wielu liniach tramwajowych.

Warto podkreślić, że wagony GT6 to pierwsze norymberskie sześćoosiowe tramwaje przegubo-

Wagon GT6 ma ponad 20 metrów długości i 2,3 m szerokości. Waży 23 tony. Jednorazowo może przewieźć prawie 200 osób, w tym 45 na miejscach siedzących.

we wyprodukowane w latach 1962–66, stanowiące wersję rozwojową produkowanych blisko dziesięć lat wcześniej wagonów czteroosiowych T4 (trafiły do Krakowa w 1989 roku, jako pierwsze wagony sprowadzone z Zachodniej Europy).

Tramwajom nadano krakowskie barwy malując je na kremowo i niebiesko, pozostawiając w oryginalnych barwach tylko jeden wagon o numerze 187. ■



MAREK GANCARCZYK

# Dzieci niewidome i słabowidzące odwiedziły zajezdnię tramwajową i autobusową



Dzieci zwiedziły zajezdnię tramwajową Podgórze

**D**zieci z Zespołu Szkół i Placówek „Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących” przy ul. Tynieckiej w Krakowie odwiedziły w sobotę, 5 listopada 2023 roku zajezdnię tramwajową Podgórze. Słuchały i dotykały tramwajów oraz różnych elementów i urządzeń znajdujących się w zajezdni. Mogły także usiąść na miejscu motorniczego, użyć dzwonka, posłuchać szumu wody podczas mycia tramwaju, dosypać piasku do piasecznic w tramwaju oraz samodzielnie zmienić zwrotnicę.

Kilka tygodni wcześniej Podopieczni Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Ty-

nieckiej w Krakowie mieli także okazję zwiedzić zajezdnię autobusową Wola Duchacka. Poza nowoczesnymi, elektrycznymi autobusami, zostały zaproszone do pojazdów zabytkowych.

To była inspirująca wizyta zarówno dla niewidomych i słabowidzących dzieci jak i dla pracowników MPK S.A.. Takie odwiedziny pozwalają MPK S.A. coraz lepiej dostosować swoje pojazdy dla potrzeb osób niewidomych. Z kolei dzieci zwiedzając zajezdnię poznają zasady funkcjonowania komunikacji miejskiej, co ułatwia im podróże krakowskimi tramwajami i autobusami. ■

PIOTR GARDYNIK, INSPEKTOR RUCHU MPK S.A. W KRAKOWIE

# O bezpieczeństwie i pracy inspektorów ruchu na komisji IGKM



Uczestnicy komisji IGKM w Zamku Książ

**1** i 2 grudnia 2022 roku w Wałbrzychu na Zamku Książ odbyła się coroczna konferencja Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. W spotkaniu Komisji BHP i Pracowników Nadzoru Ruchu brali udział pracownicy z firm transportowych i zarządów transportu z terenu całej Polski. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S. A. w Krakowie reprezentowali pracownicy inspektoratu BHP oraz inspektorzy ruchu.

Konferencja była podzielona na tematyczne panele dyskusyjne, na których poruszano tematy związane ze statusem funkcjonariusza publicznego w czasie wykonywania czynności służbowych przez prowadzących środki transportu publicznego, inspektorów nadzoru ruchu oraz kontrolerów biletów. Przedstawiciel Komisji Ar-

nold Nowak z MPK Poznań przedstawił stan zaawansowania prac w polskim Parlamencie oraz kroki jakie IGKM uczyniło do tej pory, aby przyspieszyć pracę nad wprowadzeniem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wspólny panel pozwolił na ustalenie między uczestnikami, jakie dokumenty są potrzebne inspektorom BHP oraz inspektorom ruchu podczas dokumentowania wypadków w pracy.

W modułach tematycznych każda grupa była zaangażowana w analizę przedstawionych prezentacji. Inspektor ruchu Michał Matusik z MPK Kraków przedstawił aspekty środków ochronnych dla pracowników Nadzoru Ruchu podczas wykonywania czynności służbowych. Pozostali uczestnicy mogli zapoznać się z wyposażeniem radiowozów.





Marcin Żabicki, dyrektor ds. rozwoju w IGKM uczestniczył w sesjach komisji



W komisji wzięli udział przedstawiciele MPK S.A. w Krakowie



Wiceprzewodniczący komisji Arnold Nowak z MPK Poznań

W drugim dniu konferencji przedstawiciele wielu miast przedstawiali swoje doświadczenia ze zdarzeń, którymi są przewrócenia pasażerów w pojazdach transportu publicznego. Każdy uczestnik mógł obejrzeć nagrania z monitoringów, które pokazywały bardzo różne sytuacje, w których pasażerowie przewracali się w pojazdach, czego skutkiem niejednokrotnie były obrażenia ciała. Inspektorzy prowadzili dyskusję, jak można było zapobiec kryzysowym sytuacjom oraz jak powinny być prowadzone szkolenia dla prowadzących, m.in. nagrania z monitoringów mogłyby być analizowane podczas szkoleń okresowych pracowników.

Konferencja stała się podstawą do dyskusji i przedstawienia swoich stanowisk w wielu kwestiach dotyczących m.in. przewożenia w pojaz-

dach komunikacji miejskiej rowerów, hulajnóg i wózków elektrycznych. Temat jest o tyle ważny i aktualny, ponieważ coraz więcej pasażerów przewozi swoje środki transportu osobistego w pojazdach komunikacji miejskiej, czego skutkiem może być doprowadzenie do wielu nieszczęśliwych wypadków. We wnioskach pojawiło się jedno kluczowe stwierdzenie, iż regulamin przewozu takich rzeczy ustala każda gmina osobno. Nie ma wypracowanego, systemowego regulaminu, który obowiązywałby na terenie całego kraju.

Spotkanie inspektorów pozwoliło na wymianę doświadczeń oraz szeroką dyskusję na ważne tematy, dotyczące tematyki bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, którymi są prowadzący oraz pasażerowie komunikacji miejskiej. ■



BERNARD BUŁAWKA, KIEROWCA, KOORDYNATOR DS. AUTOBUSÓW REZERWOWYCH

# Rezerwowe autobusy to niezbędny element każdej komunikacji miejskiej



Rezerwowy autobus MPK podczas ewakuacji mieszkańców bloku na os. Piastów

**T**abor rezerwowy to nieodzowna część każdej komunikacji miejskiej. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie uruchamia w każdy dzień powszedni sześć rezerw tramwajowych, po trzy z każdej zajezdni (Podgórze i Nowa Huta) oraz aż dziewięć rezerw autobusowych, w tym sześć standardowej wielkości oraz trzy przegubowe z Zajezdni Wola Duchacka.

Obsługa każdego rodzaju pojazdu rezerwowego to nie lada wyzwanie dla prowadzącego. Rezerwy tramwajowe co prawda wykonują „tylko” prace zastępcze za inne wagony wycofane niespodziewanie z pracy liniowej, ale charakterystyka tej dziedziny transportu wymuszona poruszaniem się na szynach i brakiem możliwości wyprzedzenia na trasie przejazdu wymaga od motorniczego umiejętności włączenia się w trakcie przebiegu trasy w taki spo-

sób, aby nie zakłócić punktualności tej samej, jak i pozostałych linii.

Rezerwy autobusowe wykonują prace zastępcze za linie regularne, a tych w Krakowie MPK S.A. obsługuje ponad 160. Wszystkie te linie każdy kierowca autobusu rezerwowego musi znać, włącznie z aktualnymi zmianami tras np. z powodu wszechobecnych remontów i rozbudowy infrastruktury miejskiej. To także szereg innych zadań, takich jak praca zastępcza za linie tramwajowe w przypadku zatrzymań torowych, wykonywanie nieregularnych zleceń przewozowych, specjalny transport humanitarny czy zabezpieczenie ratownicze na zlecenie Centrum Zarządzania Kryzysowego.

Przybliżając zakres tych prac należy pamiętać, że zawsze nacisk kładziony jest na obsługę przewoźną pasażera, który nigdy nie może pozostać



bez możliwości dotarcia do pracy czy domu. Świadczy o tym między innymi tak duża liczba taboru wykorzystywanego właśnie na rezerwach, a także fakt, że ostatnie kursy niezależnie od opóźnienia wynikającego z odległości dojazdu muszą być wykonane w całości.

Do podstawowego zadania, jakim jest właśnie praca zastępcza za linie regularne tramwaje i autobusy dysponowane są nie tylko w przypadku awarii pojazdu podstawowego, ale także w sytuacjach życiowych prowadzących takich jak chociażby: nagłe pogorszenie stanu zdrowia, zabrudzenie pojazdu przez pasażera, nadmierne napełnienie pojazdu, czy zatrzymanie autobusu z powodu śliskiej nawierzchni lub blokadą trasy na skutek zdarzenia drogowego (takiego jak wypadek czy powalone na drogę drzewo). To ostatnie jest również najczęstszą przyczyną wysyłania autobusów rezerwowych za tramwaje, choć jak wiadomo nie jest to jedyna przyczyna. Czasami powodem bywa usterka samego tramwaju i wynikające z tego zatrzymanie, a czasami zdarzenia tak zwane zewnętrzne, jak awaria torowiska, sieci energetycznej, zalanie torowiska z powodu ulewnych deszczy czy awarii wodociągowej. Nieregularne zlecenia przewozowe są to przewozy na krótkich odcinkach nie związane z rozkładem jazdy.

Z kolei transport humanitarny można było nie tak dawno często obserwować w związku z przewożeniem uchodźców wojennych z Ukrainy. Ostatnim zadaniem, o którym chciałbym troszkę szerzej napisać to zlecenia ratownicze wpływające z Cen-

trum Zarządzania Kryzysowego. Tutaj największą trudnością i jednocześnie wyzwaniem jest ich nieprzewidywalność. Nikt nie jest w stanie wcześniej założyć kiedy i gdzie wybuchnie na przykład pożar.

- 16 stycznia 2021 roku, około północy, pożar w bloku 11-piętrowym – autobus podstawiony jako schronienie dla mieszkańców na czas akcji straży.
- 18 stycznia 2022 roku pożar na osiedlu Centrum A 5 – również jako schronienie, a następnie wykonany transport z pogorzalcami do lokali zastępczych.
- Kolejne zdarzenie z 2022 roku to sławne znalezisko arsenału w jednej z piwnic bloku na osiedlu Piastów i zadysponowanie do ewakuacji mieszkańców trzech autobusów, w tym jednego przegubowego.
- I znowu styczeń, tym razem - 30 stycznia 2023 roku wypadek, potrącenie dwojga pieszych na przejściu przy skrzyżowaniu ulic Wielickiej i Telligi – kierowca autobusu, będący jednocześnie ratownikiem z zamiłowania, przyjechał na miejsce tego zdarzenia przed przybyciem karetek ZRM. Po udzieleniu podstawowej pierwszej pomocy wraz, z jak się okazało, innymi ratownikami w cywilu (pracownikami pobliskiego szpitala), – przerwał na chwilę pracę na linii zastępczej i ze względu na niską temperaturę i padający deszcz ze śniegiem podstawia autobus jako ogrzewane miejsce schronienia. Po przyjeździe Zespołów Ratownictwa Medycznego i przekazaniu poszkodowanych do karetek kontynuował pracę na wcześniej zleconej pracy zastępczej.

Jak nad tym wszystkim zapanować, jak utrzymać poprawną organizację transportu zastępczego? Proszę mi wierzyć, nie jest to wcale takie proste. Ale dzięki wyznaczonemu dyspozytorowi, zajmującemu się tylko awariami i transportem zastępczym, jak również stałej wyspecjalizowanej kadrze prowadzącej tabor rezerwowy, jest to możliwe.

Na koniec chciałbym, jako koordynator ds. autobusów rezerwowych, prosić naszych pasażerów o trochę zrozumienia. Naprawdę, nie jesteśmy w stanie być wszędzie i o każdej porze. Zawsze staramy się dojechać po Państwa - na wyznaczoną trasę jak, najszybciej jest to tylko możliwe. Rozumiemy, że pasażerowie mogą być zdenerwowani z powodu opóźnionych kursów czy niedogodności związanych z przesiadką. Jednak te sytuacje nie są winą prowadzących rezerwy. Wprost przeciwnie my staramy się w tych trudnych sytuacjach jak najbardziej pomóc. Do zobaczenia na linii. ■



MAREK GANCARCZYK

# Najważniejsze jest bezpieczne i wygodne miejsce pracy

Rozmawiamy ze Sławomirem Suchoszkim, Zakładowym Społecznym Inspektorem Pracy



**Marek Gancarczyk:** Od 1 marca 2023 roku zaczął Pan pełnić w MPK S.A. w Krakowie funkcję Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy. Jakie obowiązki i uprawnienia kryją się pod nazwą tej funkcji?

**Sławomir Suchoszek:** Moim zadaniem jest monitorowanie, czy zakład zapewnia bezpieczne warunki pracy oraz ochronę praw wszystkich pracowników zatrudnionych w MPK. Ważne jest dla mnie, aby dane stanowisko pracy było zarazem bezpieczne, jak i wygodne oraz przyjazne.

**MG:** Jakie najważniejsze zadania stawia Pan przed sobą?

**SS:** Zabrzmiałoby trywialnie, ale chciałbym, aby wszyscy byli zadowoleni ze swojego miejsca pracy, niezależnie od tego jakie mają stanowisko, czy są w związkach zawodowych, albo jaki mają rodzaj umowy z MPK. Jestem otwarty na wszelkie uwagi moich kolegów i koleżanek z pracy i zawsze będę do ich dyspozycji. Każdy problem, który zostanie mi zgłoszony będę starał się rozwiązać skutecznie, bo jestem osobą, która lubi doprowadzić każdą rozpoczętą sprawę do końca.

**MG:** W jaki sposób społeczny inspektor może kontrolować stan bezpieczeństwa stanowisk pracy w MPK?

SS: Takim sposobem jest m.in. prowadzony od wielu lat konkurs BHP, w którym biorą udział wszystkie stacje obsługi tramwajów i autobusów oraz Stacja Obsługi i Remontów. Podczas wizyt w tych obiektach zwracamy uwagę na bezpieczeństwo, w tym na niedociągnięcia, nawet te najdrobniejsze. Dam przykład. Kontrolujemy stację, a tam uszkodzone gniazdko elektryczne, obok którego pracownicy przechodzą i nie zwracają uwagi, bo już się do tego widoku przyzwyczaili i nie jest to dla nich duży problem. Jako komisja konkursowa mobilizujemy kierowników stacji do tego, aby tego rodzaju usterki były jak najszybciej naprawiane.

**MG: Czy zdarza się, że pracownicy zgłaszają Panu jakieś problemy, które ich zdaniem należałoby rozwiązać?**

SS: Tak, kilka już nawet do mnie trafiło. Dotyczyły komfortu pracy motorniczych. Jedno zgłoszenie to prośba o poprawienie warunków poruszania się po terenie pętli Krowodrza Górka po przebudowie, a drugi uzupełnienie separatorów na ul. Lubicz. Trafiły też do mnie uwagi dotyczące nowego Lajkonika i elementów, które można byłoby w nim poprawić z punktu widzenia motorniczego. Również szereg drobnych spraw, jak potrzeba postawiania wieszaka na kurtki czy urządzenia do czyszczenia butów w naszej poczekalni.

**MG: Takimi zadaniami na pewno nie może zajmować się przypadkowa osoba. Jak to się stało, że właśnie Panu powierzono tę funkcję?**

SS: Kilka lat temu zacząłem się mocniej angażować w działalność związkową w naszej firmie. W kwietniu 2022 roku zostałem wybrany na Oddziałowego Społecznego Inspektora Pracy w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta. Po roku pełnienia tej funkcji zostałem wybrany na stanowisko Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy. Dla mnie było ważne to, że głosowali na mnie wszyscy oddziałowi inspektorzy pracy z każdej stacji, zajezdni oraz z Działu Zarządzania Ruchem i Działu Obsługi Technicznej. Ma to dla mnie duże znaczenie, że obdarowali mnie takim zaufaniem, a z drugiej strony mobilizuje do działań. Chcę dodać, że korzystam z rad oraz sugestii poprzednika czyli pana Piotra Bugaja. Zawsze mogę liczyć na jego pomoc za co jestem mu ogromnie wdzięczny.

**MG: Poza tym, że jest Pan Społecznym Zakładowym Inspektorem Pracy wykonuje Pan pracę motorniczego. Jak długo Pan prowadzi tramwaje?**

SS: Od 2009 roku jestem motorniczym, czyli tramwaje prowadzę od 14 lat. Cały czas pracuję w zajezdni Nowa Huta. Oprócz tego jestem także patronem, który sprawdza, czy osoba po kursie i zdany egzaminie dobrze sobie radzi w pracy na regularnej linii.

**MG: Jak ocenia Pan zmiany w komforcie i bezpieczeństwie pracy na stanowisku motorniczego z perspektywy osoby, która pracuje już kilkanaście lat?**

SS: Gdy zaczynałem pracę w Nowej Hucie to mogłem prowadzić tylko wagony E1 i 105Na, bo tych wagonów było wtedy najwięcej. To jak wiadomo wagony bez klimatyzacji i wielu innych udogodnień. Teraz mam uprawnienia na nowoczesne wagony Krakowiaki i Lajkoniki, których komfort prowadzenia nie da się nawet porównać do tych, które prowadziłem na początku mojej pracy w MPK.

Niesamowicie zmieniła się też zajezdnia. Mamy wygodną poczekalnię, wyremontowany plac postojowy i nowoczesną halę remontów. Jest teraz zdecydowanie bezpieczniej i nowocześniej przez co przyjemniej się pracuje. Uważam, że najważniejsze w życiu to robić to co się lubi, a że jednocześnie jest to moją pracą to tylko należy się cieszyć.

**MG: Poza pracą i funkcją społecznego inspektora pracy angażuje się Pan także w zagospodarowanie czasu wolnego swoim kolegom z pracy jako kapitan drużyny piłkarskiej.**

SS: To prawda. Od kilku lat jestem kapitanem drużyny piłkarskiej Nowa Huta, która występuje w rozgrywkach Ligi MPK. Jestem także w zarządzie Ligi MPK. Zależy mi, żeby jak najwięcej osób aktywnie spędzało wolny czas. Gra w piłkę i możliwość spotkania się z kolegami i koleżankami to ważna sprawa w naszej pracy. Taki „reset”, poprzez futbol jest dobry dla umysłu, a dla niektórych to jedyny, cotygodniowy rodzaj aktywności fizycznej. Nasza drużyna z Nowej Huty ma nawet swój profil na Facebooku.

**MG: Czego życzyć nowemu Zakładowemu Społecznemu Inspektorowi Pracy?**

SS: Zdrowia oraz bezpiecznej pracy. Bo zaangażowania i energii nigdy mi nie zabraknie.

**MG: Dziękuję za rozmowę ■**



DANUTA WALAS

# Nowe stacje do ładowania autobusów elektrycznych



Pętla autobusowa przy ul. Nowosądeckiej

**Z**e względu na rozbudowę floty autobusów elektrycznych konieczna jest rozbudowa infrastruktury ładowarek pantografowych na terenie Krakowa w celu zapewnienia prawidłowej realizacji usługi przewozowej. Przygotowanie infrastruktury, a w szczególności uzyskanie wymaganych prawem decyzji i pozwoleń spowodowało rozpoczęcie prac projektowych dla kilku lokalizacji w 2021 roku.

W 2022 r. uzyskane zostały prawomocne decyzje pozwolenia na budowę.

W pierwszej kolejności, realizacja będzie dotyczyła następujących lokalizacji:

- Stacji ładowania autobusów elektrycznych na terenie pętli autobusów przy ul. Nowosądeckiej w Krakowie.

W ramach budowy wykonany zostanie portal w formie ramy na dwa pantografowe punkty ładowania. W celu zasilenia punktów ładowania powstanie stacja transformatorowa 15/04 kV o wymiarach 4x3 m. Stacja wyposażona będzie w rozdzielnicę SN 3 polową, komorę transformatorową wraz z transformatorem, rozdzielnicę nn wraz z instalacjami. W osobnym pomieszczeniu zainstalowane będą dwie ładowarki o mocy 250 kW każda. Z każdej z tych ładowarek zostanie do-





Pętla autobusowa przy ul. Stojalowskiego

przewodzona instalacja do zasilania i komunikacji do portali i kopuł Schunka.

- Stacji ładowania autobusów elektrycznych na terenie pętli autobusów Kurdwanów Nowy przy ul. Stojalowskiego w Krakowie.

Zakres projektu obejmuje budowę 4 punktów ładowania, jednak w pierwszym etapie zostaną wybudowane dwa stanowiska. Kopuły ładujące zostaną zamontowane na słupach o wysokości 5,5 m. W celu zasilenia zostanie również wybudowana stacja transformatorowa 15/04 kV o wymiarach 12x3 m wyposażona w rozdzielnicę SN 4 polową, dwie komory trafo wraz z transformatorami, rozdzielnicę nn. W stacji będzie pomieszczenie na 4 ładowarki o mocy 250 kW każda. Wybudowana zostanie również linia kablowa SN biegnąca z osiedla Kurdwanów.

W sierpniu 2022 r. rozpoczęto postępowanie przetargowe w celu wyłonienia wykonawcy prac. Z uwagi na bardzo wysokie ceny w złożonych ofer-

tach, przekraczające kosztorys inwestorski postępowanie zostało unieważnione.

Drugie postępowanie zakończyło się uzyskaniem niższych cen i zaakceptowaniem protokołu wyboru oferty.

Obecnie przygotowywane są dokumenty do podpisania umowy z wykonawcą, a następnie rozpoczną się prace. Prace budowlane i przyłączeniowe wykonawca ma zrealizować do połowy sierpnia 2023 r., w tym czasie musi uzyskać dopuszczenie do eksploatacji i decyzje UDT, następnie do 31.01.2024 r. przewidziany jest okres prowadzenia testów urządzeń pod normalnym obciążeniem ruchowym. Jeżeli testy zakończą się wynikiem pozytywnym, dokonany zostanie odbiór stanowisk ładowania.

Uruchomienie dodatkowych stanowisk ładowania umożliwi korzystanie z ekologicznego taboru większej liczbie mieszkańców, usprawni prace prowadzącym pojazdy, ułatwi planowanie linii i pozwoli na doposażenie komunikacji kolejnymi autobusami elektrycznymi. ■



# SPRAWDŹ I ŚLEDŹ NASZE SOCIAL MEDIA



NASZ FACEBOOK



POLUB NAS!



**Zeskanuj kod QR** znajdujący się w ramce  
swoim smartfonem z Androidem lub iOS przy pomocy Aparatu  
**i bądź na bieżąco!**



NASZ INSTAGRAM



OBSERWUJ!



MAREK GANCARCZYK

# Kraków ma już cztery tramwaje z możliwością jazdy bez sieci trakcyjnej



**P**asażerowie w Krakowie mają już do dyspozycji sporą część nowych Lajkoników II, które są elementem największego do tej pory realizowanego przez MPK S.A. w Krakowie kontraktu na dostawę nowych wagonów. Obejmuje on w sumie dostawę 60 nowoczesnych tramwajów. W grudniu 2022 roku została zrealizowana pierwsza z trzech umów z firmą Stadler, która zakładała odbiór 10 Lajkoników II (kolejne dwie umowy obejmują dostawę po 25 sztuk Lajkoników II).

Warto podkreślić, że dwa z tych tramwajów są wyposażone w innowacyjny system, który pozwala na jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku co najmniej 3 km. Kraków ma już cztery takie tramwaje, bo przypomnijmy, że dwa pierwsze wagony z takim rozwiązaniem trafiły już do Krakowa z partią 50 Lajkoników, które były dostarczane w latach 2019 – 2021.

Każdy z tych czterech wagonów jest kierowany do obsługi linii nr 18 (Czerwone Maki P+R – Krowdrza Górka) po to, aby w rejonie I Obwodnicy mógł być testowany system jazdy z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej.

Przypomnijmy, że wszystkie pozostałe Lajkoniki będą miały instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości. To rozwiązanie ma umożliwić jazdę tramwajom w przypadku, gdy nie będzie możliwości korzystania z sieci trakcyjnej (np. w przypadku awarii zasilania). W przyszłości pozwoli to także na uruchomienie w obrębie I Obwodnicy fragmentów linii bez konieczności stawiania słupów trakcyjnych.

Nowe Lajkoniki II to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdnyymi. Drzwi wejściowe o większej niż standardowo szerokości (1400 mm) zapewniają szybką wymianę pasażerów. Specjalna konstrukcja czoła pojazdu zmniejsza ryzyko wciągnięcia pieszego pod pojazd w razie wypadku. W nowych tramwajach jest więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach. Nowością są także specjalne oparcia dla osób stojących. Tramwaje mogą przewieźć jednocześnie 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Są wyposażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring oraz porty USB do ładowania smartfonów. ■



AGATA BYLIŃSKA

## MPK kupuje małe autobusy

**23** września 2022 roku MPK S.A. w Krakowie ogłosiło przetarg nieograniczony, którego przedmiotem było wyprodukowanie i dostawa 8 sztuk nowych autobusów komunikacji miejskiej w formie leasingu finansowego. Przetarg podzielony był na dwa zadania – dostawę 4 sztuk autobusów MIDI i dostawę 4 sztuk autobusów MINI. Aby uzyskać jak najlepszą efektywność zamówienia w kryteriach oceny ofert nie ograniczono się tylko do ceny ale brano również pod uwagę długość okresu gwarancji, liczbę miejsc dla pasażerów czy też termin dostawy.

Mimo odpowiedzi na wiele pytań wykonawców i przedłużenia terminu składania oferty w postępowaniu złożono tylko jedną ofertę i była to propo-

zycja realizacji wyłącznie zadania nr 1 dotyczącego autobusów MIDI. Ofertę z ceną 8.485.309,27 zł brutto złożyło konsorcjum składające z się z dostawcy autobusów Solaris Bus&Coach oraz instytucji finansującej „Millennium Leasing” Sp. z o.o. Po zakończeniu oceny ofert i pozytywnej weryfikacji formalnej wykonawcy w dniu 27 grudnia 2022 roku wybrano ofertę konsorcjum i już w styczniu zawarto z nim umowę.

W ogłoszonym przez MPK S.A. w Krakowie przetargu na dostawę w formie leasingu czterech małych autobusów mini o długości do 7,6 m została wybrana oferta przesłana przez konsorcjum firm AUTOMET Group Spółka jawna i Millennium Leasing Sp. z o.o. Koszt tego zamówienia to 4.687.384,17 zł brutto. ■

SYLWIA SOBAŃSKA

## Akademia Społecznych Inspektorów Pracy w MPK

**22** lutego 2023 r. w sali konferencyjnej MPK S. A. w Krakowie przy ulicy Brożka 3, NSZZ „Solidarność” MPK S. A. przy współpracy z Inspektorem BHP zorganizował szkolenie w ramach projektu „Akademia SIP” realizowanego przez Państwową Inspekcję Pracy. W spotkaniu wzięło udział 20 uczestników, przede wszystkim pełniących funkcje Oddziałowych Społecznych Inspektorów Pracy oraz pracowników Inspektoratu BHP. Szkolenie poprowadził Pan Piotr Motłoch – nadinspektor pracy Okręgowego Inspektoratu Pracy w Krakowie. Szczególnym adresem wykładu byli nowo wybrani Społeczni Inspektorowie Pracy. W ramach spotkania poruszono ważne kwestie dotyczące prawa pracy, m. in: praw i obowiązków Społecznych Inspektorów Pracy wynikających z Ustawy o Społecznej Inspekcji Pracy, zasad współpracy z pracodawcą oraz służbą BHP działającą na terenie zakładu pracy oraz zmian w Kodeksie Pra-



cy wchodzących w życie w 2023 r. Szkolenie było merytoryczne, poprowadzone w przyjaznej atmosferze. Uczestnicy szkolenia zadawali prowadzącemu szereg pytań, wywiązała się dyskusja oraz wymiana doświadczeń. Forma szkolenia zachęcała słuchaczy do aktywności, a kompetencje szkoleniowe oraz ogromna wiedza merytoryczna prowadzącego spotkała się z dużą aprobatą wśród uczestników. Podobne spotkania mające na celu aktualizację wiedzy w zakresie przepisów prawa pracy będą organizowane również w latach kolejnych. ■

MAREK GANCARCZYK

# MPK i Straż Miejska w Krakowie podsumowują kolejny rok współpracy



Sutki patroli na ulicach, na których najczęściej blokowane są krakowskie tramwaje oraz edukacja najmłodszych poświęcona bezpieczeństwu na drodze – to najważniejsze elementy wspólnych działań w 2022 roku Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie i Straży Miejskiej Miasta Krakowa, wynikające z obowiązującego porozumienia o współpracy obu jednostek.

Najważniejszym elementem tej współpracy, z punktu widzenia pasażerów, była troska o zmniejszenie liczby przypadków blokowania torowisk przez nieprawidłowo zaparkowane samochody. W 2022 roku strażnicy miejscy i inspektorzy ruchu MPK brali udział w 24 wspólnych akcjach w ramach akcji „Wystarczy 1 metr”, podczas których ujawniono ponad 250 wykroczeń. Aż 107 przypadków dotyczyło tamowania i blokowania ruchu pojazdom komunikacji miejskiej (76 przypadków powyżej 5 minut). Ich powodem były samochody zaparkowane zbyt blisko torowiska, co uniemożliwiało przejazd tramwajom. Najczęściej blokowana była ul. Długa – 66 razy (49 powyżej 5 minut). Podobne problemy pojawiały się także na innych ulicach:

Zwierzynieckiej (21 przypadków, z czego 15 powyżej 5 minut), Karmelickiej (8 przypadków, z czego 7 powyżej 5 minut), św. Wawrzyńca (8 przypadków, z czego 2 powyżej 5 minut), Rakowickiej (2 przypadki, każde powyżej 5 minut) oraz Piłsudskiego (2 przypadki, z czego 1 powyżej 5 minut).

Warto zaznaczyć, że liczba zatrzymań tramwajów z powodu nieprawidłowo zaparkowanych samochodów w 2022 roku było mniejsza w porównaniu do 2021 roku o cztery przypadki.

W 2022 roku strażnicy miejscy i inspektorzy ruchu MPK skupiali się także na działaniach profilaktycznych. Przeprowadzili wspólnie 34 godziny zajęć w szkołach, w których brały udział dzieci i młodzież. Głównym tematem tych zajęć było bezpieczeństwo na drodze i w pojazdach komunikacji miejskiej.

W ramach działań profilaktycznych w monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach były także wyświetlane filmy poświęcone problemowi blokowania tramwajów oraz zajmowania przez osoby nieuprawnione miejsc parkingowych zarezerwowanych wyłącznie dla osób niepełnosprawnych. ■



MIROSŁAW CZECHOWSKI PREZES KOŁA SEP NR 3 W MPK S.A. W KRAKOWIE

# Wycieczka techniczna SEP po terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta



Budynek poczekalni

**14** stycznia 2023 roku członkowie Koła Stowarzyszenia Elektryków Polskich nr 3 przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, Mirosław Czechowski, Rafał Walaszek, Artur Gorajczyk, Bogdan Rękawek oraz Władysław Michalski zorganizowali wycieczkę techniczną po terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.

Obiekt przeszedł gruntowną przebudowę. Pierwsze prace modernizacyjne Stacji rozpoczęły się w 2015 roku.

Zwiedzanie rozpoczęliśmy o godzinie 9:00 od budynku z poczekalnią dla motorniczych, szatniami dla pracowników oraz halą magazynową.

Po terenie Stacji Obsługi oprowadzał Rafał Walaszek, który jest Kierownikiem Stacji Obsługi Nowa Huta.

W 2017 roku została uruchomiona hala myjni, która dzięki ogrzewaniu funkcjonuje przez cały rok, niezależnie od warunków atmosferycznych.

Myjnia wykorzystuje przyjazny dla środowiska system pracy w zamkniętym obiegu wody oraz pozyskiwania wody deszczowej. Kolejnym etapem wycieczki była hala z wagonami zabytkowymi. Starsi koledzy przypomnieli sobie wczesne lata młodości a młodszy koledzy mogli zapoznać się budową starszych modeli pojazdów szynowych.

Następną atrakcją po zwiedzeniu zabytkowych tramwajów był nowy nabytek Stacji – pojazd wielozadaniowy UNIMOG U400 firmy Mercedes. UNIMOG potrafi holować wagon tramwajowy po jezdni lub po szynach. Jazdę po szynach umożliwia mu zestaw opuszczanych hydraulicznie stalowych kół z rąbkiem zamontowanych na ramie pojazdu.



Hala pojazdów zabytkowych

Po obejrzeniu wielozadaniowego pojazdu technicznego UNIMOG przeszliśmy do budynku akumulatorni.

Duże zainteresowanie uczestników wycieczki wzbudziła tokarka podtorowa. Urządzenie zapewnia wszystkim tramwajom stacjonującym na terenie zajezdni w Nowej Hucie reprofilację obręczy kół.

Proces reprofilacji odbywa się bez konieczności demontowania wózków tramwajowych. Obróbka

skrawaniem obręczy kół na tokarce podtorowej wpływa na bezpieczeństwo, ograniczenia emitowanie hałasu oraz zmniejsza zużycie szyn.

Po obejrzeniu tokarki podtorowej przeszliśmy pod budynek nowej podstacji trakcyjnej. Podstacja zasilana 12 nowych torów zestawczych.

Następnym punktem zwiedzania była dobudowana hala SO4 o długości 150 m. Ma szerokość 19,6 m i 12,5 m wysokości. Obiekt został oddany do użytku 31 stycznia 2023 roku.



Hala tokarki podtorowej





Podwozie wagonu Lajkonik

Na dachu hali SO4 zostało zamontowanych 228 ogniw paneli fotowoltaicznych, które zajmują powierzchnię ok. 500 m<sup>2</sup>.

Oglądanie wagonu rozpoczęliśmy od zaprezentowania zabudowy podwozia. Mirosław Czechowski omówił zostały poszczególne urządzenia zamontowane na ramie, wózkach napędowych oraz wózkach tocznych a także ich rola w poprawnej pracy w trakcie jazdy i postoju tramwaju w każdych warunkach pogodowych.

Po obejrzeniu podwozia wagonu uczestnicy wycieczki mogli obejrzeć zabudowę dachu tramwaju urządzeniami elektrycznymi.

Zasady projektowania instalacji elektrycznej, prowadzenia wiązek elektrycznych falowników, przetwornic statycznych oraz układów napędowych w wagonach tramwajowych zreferował Mirosław Czechowski.

Artur Gorajczyk, diagnostyk odpowiedzialny na Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie za serwis w wagonach tablic kierunkowych, tablic czołowych, multimediiów oraz kasowników przedstawił

wykład o systemach transmisji danych w wizualnych systemach informacji pasażerskiej – struktura i komponenty.

Bogdan Rękawek omówił zasady eksploatacji oraz współpracy automatów biletowych z pojazdowym systemem transmisji danych.

Następnym punktem programu była przejażdżka tramwajem po terenie Stacji Obsługi.

Zwiedzenie wagonem terenu zajezdni zakończyliśmy na hali SO1 (przylegającej do nowo wybudowanej hali SO 4). Z Hali SO 1 przeszliśmy do dyspozytorni. Władysław Michalski opowiedział o pracy i roli dyspozytora w strukturze zarządzania ruchem. Szybka wymiana informacji pomiędzy Dyspozytorem Zajezdniowym, mistrzem zmianowym na Stacji Obsługi Tramwajów oraz Głównym Dyspozytorem Ruchu jest kluczowa w utrzymaniu płynności ruchu w mieście.

Władysław Michalski zaprezentował zestaw dokumentów w jakie zostaje wyposażony na porannej zmianie prowadzący zanim wyruszy wagonem tramwajowym z zajezdni. ■

LILIANNA JAKIEL

## Walentynki w tramwaju



**T**o już tradycja, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie przygotowuje walentynkową niespodziankę dla pasażerów w święto zakochanych 14 lutego. W tym roku na ulice miasta wyjechał najnowszy tramwaj Lajkonik, w którym zakochani mogli wspólnie zaśpiewać znane romantyczne piosenki, posłuchać utworów, m.in. z repertuaru Kabaretu Starszych Panów, a także zadeklamować swoim ukochanym

fragmenty utworów poświęconych miłości. Wyjątkową atmosferę w tramwaju zapewniała nie tylko muzyka, ale także odpowiedni wystrój – wnętrze zostało ozdobione m.in. czerwonymi balonami i girlandami. W tramwaju nie zabrakło także drobnych upominków, które otrzymywali zakochani pasażerowie. Przejazd tramwajem był bezpłatny, a po ulicach miasta jeździł od 15.00 do 18.00 i zatrzymywał się na każdym przystanku. ■





MAREK GANCARCZYK, KAMILA ŻĄDŁO

# Samodzielne pobieranie faktur i zmiana nośnika dla kupowanych biletów – nowe funkcje eKP

**P**asażerowie w Krakowie mają coraz mniej powodów, aby odwiedzać Punkty Sprzedaży Biletów. Wszystko dzięki wprowadzeniu przez MPK S.A. w Krakowie nowych funkcji na stronie elektronicznego Konta Pasażera, które jest dostępne pod adresem <https://ekp.mpk.krakow.pl>.

Od 21 grudnia 2023 roku pasażerowie nie muszą już wysyłać do MPK maila z prośbą o przesłanie faktury za kupowane bilety. Mogą ją samodzielnie pobrać na portalu eKP. Taka możliwość dotyczy biletów okresowych kupowanych w okresie ostatnich trzech miesięcy. Faktury będzie można pobierać także na firmę, pod warunkiem posiadania konta w eKP.

Kolejne udogodnienie na pewno spodoba się pasażerom, którzy kupują bilety okresowe na jedną linię. Nie trzeba już przychodzić do PSB, aby na tym bilecie zmienić numer linii. Można to zrobić samodzielnie na portalu eKP (warunkiem jest brak zapisanego biletu na karcie plastikowej).

Równie istotna dla wielu pasażerów jest także możliwość zmiany nośnika, na którym kupują bilety. Portal eKP daje bowiem możliwość samodzielnej zmiany tego nośnika z aplikacji na kartę plastikową lub odwrotnie (zmiana nie będzie możliwa, jeżeli bilet będzie fizycznie zapisany na karcie plastikowej). W przypadku osób, które są zameldowane w Krakowie i płacą tu podatki zmiana jest możliwa między nośnikami biletu wskazanymi we wniosku o przyznanie statusu mieszkańca, a więc z aplikacji mKK na plastikową Kartą Krakowską lub odwrotnie.

Użytkownicy eKP zyskali także dostęp do historii zakupu wszystkich swoich biletów okresowych zapisanych na każdym z nośników, zarówno elektronicznych, jak i kartach plastikowych. Dotyczy to m.in. zakupu, płatności, zapisywania biletu w automacie, zwrotu, zmiany linii, przenoszenia na inny nośnik, zwrotów środków płatniczych.

Przypominamy, że dzięki eKP pasażer sam może zwrócić bilet okresowy przy zachowaniu obowiązujących

zasad (zwrot biletu okresowego jest możliwy na 16 dni przed końcem ważności).

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

MAREK GANCARCZYK

## Tłusty czwartek w MPK



**Z** okazji Tłustego Czwartku dla wszystkich prowadzących została 16 lutego przygotowana słodka niespodzianka. Przed rozpoczęciem pracy wszyscy kierowcy i motorniczowie mogli się częstować pączkami, które czekały na nich w poczekalniach. ■



BOŻENA MIGAS

# Reklama na krakowskich tramwajach



**O**ferta reklamowa MPK S.A. w Krakowie zawiera różne formy eksponowania reklam. Dostępne są powierzchnie zewnętrzne pojazdów, jak i możliwość reklamy w pojazdach, tj. plakaty w ramach, naklejki na oparciach siedzisk, emisja spotów w monitorach. Atutem oferty jest możliwość kompleksowego zamówienia reklamy, tj. oprócz usługi ekspozycji zapewniona jest również obsługa w zakresie przygotowania projektu reklamy, jej wydruku oraz montażu i demontażu. Dużym zainteresowaniem wśród klientów cieszą się niezmiennie tramwaje posiadające ponad 100 metrów powierzchni reklamowej oraz powierzchnie tyłów autobusów – tzw. reklama full back. Aby zwię-

żyć siłę przekazu kampania reklamowa realizowana jest z reguły na minimum kilku, kilkunastu pojazdach, w różnych formach reklamowych. To daje pewność że reklama będzie widoczna w całym mieście, jak i poza jego granicami. Duże kampanie reklamowe często są realizowane przy okazji ważnych wydarzeń sportowych czy kulturalnych odbywających się w regionie. Na pojazdach MPK S.A. w Krakowie pojawiały się już informacje o takich wydarzeniach, jak np. Cracovia Maraton, Małopolski Festiwal Innowacji, Mistrzostwa Polski w Piłce Siatkowej/Plażowej czy Święto Małopolski. Nie mogło więc też zabraknąć informacji o największym wydarzeniu tego roku, tj. o Igrzyskach Europejskich Kraków-Małopolska 2023, których reklamy można już zauważyć na tramwajach i autobusach w całym mieście ■

PIOTR KULA

# Kalendarium

## 1.11.2022 r. godz. 14:20

Na pętli Dworzec Towarowy do do prowadzącego tramwaj linii 18 zgłosiła się kobieta, która widziała jak w okolicy kół I-ego wózka wagonu dostał się ranny gołąb. Dzięki postawie motorniczego i mechanika pogotowia technicznego udało się wydostać i przekazać w ręce pracownika KTOZ-u poszkodowanego ptaka. Zatrzymanie trwało 24 minuty.

## 7.11.2022 r.

70 lat temu – 7 listopada została otwarta linia tramwajowa łącząca centrum Krakowa z Nową Hutą. Prace przygotowawcze do budowy nowej linii tramwajowej rozpoczęły się w styczniu 1952 r. Już w marcu ukończono pierwszy odcinek o długości 2,5 km. Kłopoty z dostawami niezbędnych materiałów paraliżowały prace. Termin zakończenia prac upamiętniający lipcową datę ogłoszenia manifestu nie mógł być dotrzymany. Szybko wyznaczono więc kolejny termin. Po wielu perypetiach budowę torowiska udało się ukończyć. 7,5-kilometrową trasę biegnącą od ronda (zwanego dziś Mogilskim do bramy głównej Centrum Administracyjnego Huty im. Lenina - uroczyście uruchomiono 7 listopada 1952 roku.

## 17.11.2022 r.

Została podpisana umowa z hiszpańską firmą Irizar e-mobility, która dostarczy do Krakowa cztery nowe autobusy elektryczne o długości 12 metrów (z opcją zamówienia kolejnych trzech).

Podpisana umowa z firmą Irizar oznacza, że Kraków będzie pierwszym polskim miastem, do którego trafią nowe elektryki tego producenta. Będzie to także pierwszy przypadek w stolicy Małopolski, kiedy dostawcą autobusów elektrycznych będzie inna firma niż Solaris.

## 24.11.2022 r.

Trzy pierwsze nowe Lajkoniki II, z projektu obejmującego dostawę 60 nowoczesnych tramwajów, zostały już odebrane i mogą wozić pasażerów na liniach regularnych. Wagony zostały oficjalnie zaprezentowane na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta, a dwa z nich wyjechały na krakowskie tory na linię nr 9.

## 15.12.2022 r.

Nowe „dziecko” we flocie pojazdów technicznych.

Na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta został zaprezentowany specjalny, wielofunkcyjny pojazd techniczny Unimog. Pozyskany przez MPK S.A. w Krakowie pojazd może się poruszać zarówno po drogach, jak i po torach. Może pełnić dwie podstawowe funkcje:

- holowanie pojazdów, w tym tramwajów po wydzielonych torowiskach,
- odśnieżanie dróg i torów, m.in. na terenie zajezdni MPK.

## 20.12.2022 r. godz. 5:51

Ulica Kuklińskiego przy estakadzie zatrzymanie w ruchu tramwajowym w obu kierunkach z powodu awarii TIR-a – podczas przejazdu przez torowisko doszło do wypięcia się naczepy z ciągnika siodłowego. Zatrzymanie trwało 55 minut.

## 27.12.2022 r. godz. 16:42

Al. Gen. Andersa kierunek rondo Kocmyrzowskie zatrzymanie w ruchu tramwajowym z powodu samochodu na torowisku. Zatrzymanie trwało 124 minuty.

## 27.12.2022 r.

Pasażerowie podróżujący na trasach aglomeracyjnych zyskali 10 nowych autobusów MAN Lion's Intercity. Kursują od środy, 28 grudnia. Nowe autobusy zostały zamówione z myślą o podmiejskich, dłuższych trasach. Pojazdy mają długość 13,2 m i dwie pary drzwi. To rozwiązanie sprawia, że w środku jest sporo miejsc siedzących, bo aż 46 (oraz dodatkowe 32 miejsca stojące). Każdy fotel jest wyposażony w pasy bezpieczeństwa. Wszystko po to, aby pasażerom na dłuższych aglomeracyjnych trasach bezpiecznie i wygodnie się podróżowało.

## 13.01.2022 r. godz. 21:28

Most Piłsudskiego, kierunek Korona – zatrzymanie w ruchu tramwajowym z powodu wjechania w konstrukcję mostu kierującego samochodem marki Seat. Zatrzymanie trwało 137 minut. ■



LILIANA JAKIEL

## 78. Msza Tramwajarska

**W** niedzielę, 29 stycznia o godzinie 12:00 w sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy ojców Redemptorystów w Podgórzu, już po raz 78. została odprawiona tradycyjna Msza Tramwajarska w intencji obecnych i byłych pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Eucharystii przewodniczył Arcybiskup Marek Jędraszewski, Metropolita Krakowski, który wygłosił do obecnych w kościele homilię.

Arcybiskup docenił pracowników MPK S.A. za coroczne organizowanie mszy tramwajarskiej, zwrócił także uwagę na fakt, że bycie członkiem społeczności MPK S.A. może być powodem do dumy. Warto dodać, że o oprawę muzyczną zadbał Męski Chór Lutnia Krakowska pod przewodnictwem dyrygentki Wiktorii Darmoń. Msza Tramwajarska jest okazją do spotkania się na wspólnej modlitwie obecnych i byłych pracowników MPK S.A. W tym roku odbyła się już po raz 78. ■

MAREK GANCARCZYK

## Kolęda dla Hospicjum św. Łazarza



**M**PK S.A. w Krakowie z przyjemnością po raz kolejny włączyło się do akcji #KolędaDlaHospicjum2022. Wspólnie z POSM II stopnia im. Fryderyka Chopina w Krakowie oraz Komendą Miejską Policji w Krakowie

zaśpiewaliśmy kolędę, aby wesprzeć Hospicjum św. Łazarza w Krakowie.

Dziękujemy za nominację Radzie Miasta Krakowa oraz Małopolskiej Policji.

Zachęcamy do wspierania tej instytucji. ■

# Testy autobusu wodorowego i elektrycznego



Arthur H2 Bus



Mercedes eCitaro

**P**rzez kilka tygodni lutego i marca 2023 roku na linii nr 128 (Zajezdnia Płaszów – Prądnik Czerwony) MPK S.A. w Krakowie testowało kolejny autobus zasilany wodorem. Tym razem był to 12-metrowy pojazd marki ARTHUR BUS.

Jak zapewniają przedstawiciele firmy, zasilany wodorem autobus ARTHUR H2 BUS przy bardzo długim zasięgu, bo aż 500 km, dostosowany jest również do szybkiego tankowania wodorem. Ten czas jest identyczny z czasem tankowania pojazdów wyposażonych w napęd konwencjonalny. Pojazd jest niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację. Może jednorazowo przewieźć 78 pasażerów, w tym 32 na miejscach siedzących. Dla osób poruszających się na wózkach jest dostępna platforma umożliwiająca łatwe wsiadanie i wysiadanie.

Firma ARTHUR BUS to nowy reprezentant branży mobilności, który podczas targów w 2022 roku

w Berlinie miał światową premierę swojego autobusu wodorowego.

Na krakowskie ulice na linię numer 169 wyjechał także elektryczny autobus marki Mercedes eCitaro, który był testowany od 4 lutego do 1 marca 2023 roku. Dzięki innowacyjnej technologii i przemyślanym koncepcjom zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów i kierowcy model ten spełnia wymogi stawiane autobusowi z napędem wyłącznie elektrycznym w przestrzeni miejskiej. Autobus wyróżnia się przede wszystkim wyjątkowym wyglądem zewnętrznym. Pojazd jest 3-drzwiowy, bezmisyjny, ma 18 m długości i 26 miejsc siedzących. W bateriach znajdują się ogniwa litowo-niklowo-manganowo-kobaltowe, w skrócie NMC. Dzięki tym bateriom eCitaro w idealnych warunkach może przejechać nawet 280 kilometrów. Bezpieczeństwo obejmuje wszystkie sfery podczas jazdy i w sytuacjach zagrożenia, ochronę w razie wypadku oraz minimalizację jego skutków. Nadwozie zapewnia pasażerom osłonę w razie zderzenia bocznego. A w razie najechania na inny pojazd wzmocniona część przednia minimalizuje skutki wypadku i lepiej chroni kierowcę. ■



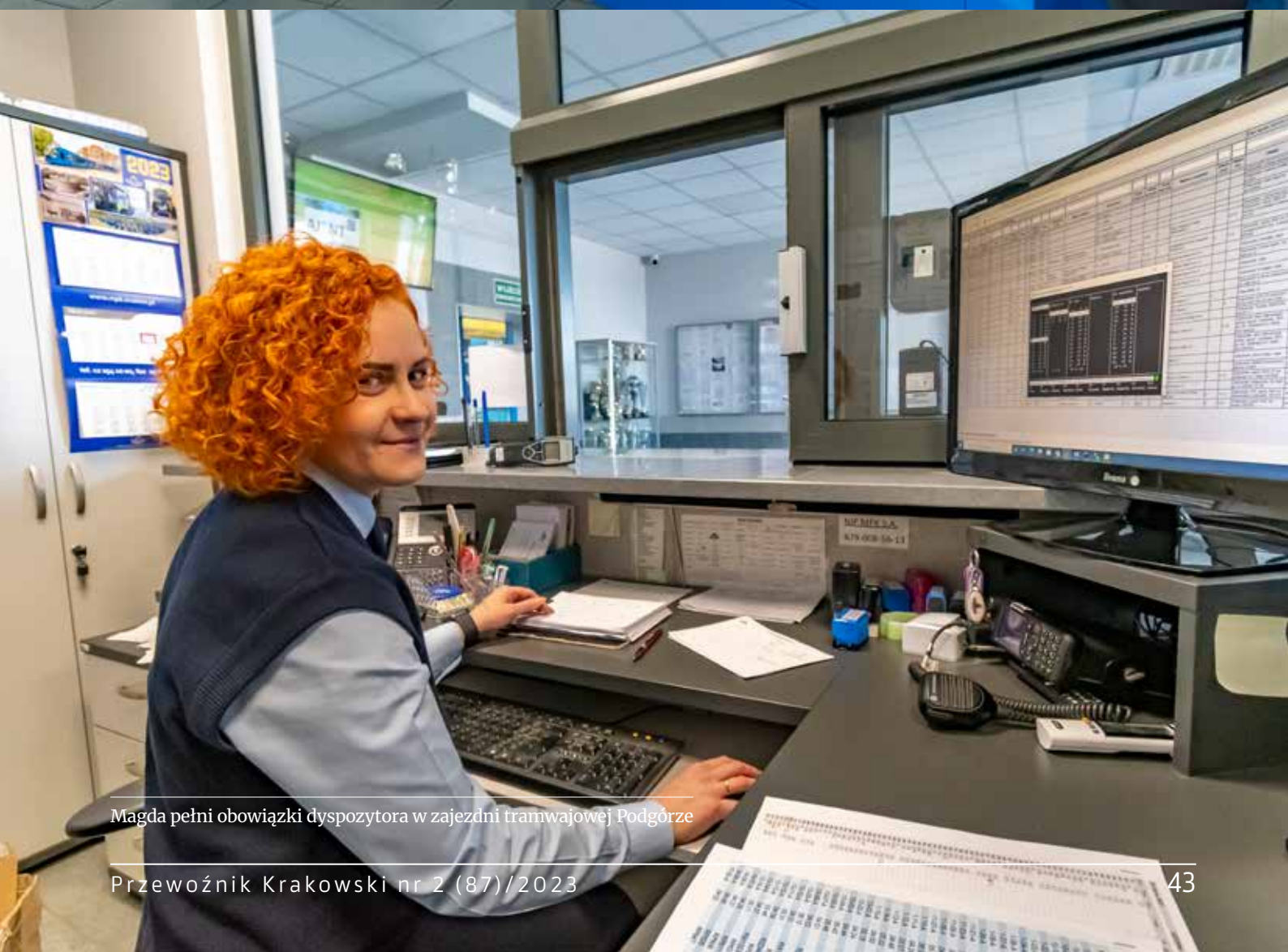
BIURO OBSŁUGI KLIEN

MAREK GANCARCZYK

# Kobieca twarz MPK



Dwie Kasię oraz Asia pracują w Biurze Obsługi Klienta



Magda pełni obowiązki dyspozytora w zajezdni tramwajowej Podgórze





Bożena prowadzi autobusy



Beata pracuje w sekcji rozkładów jazdy





Iwona pracuje w Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK



Kasia pracuje w Stacji Obsługi i Remontów



JERZY MASZEWSKI

# FOTOZABAWA



*Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach*







## MAN Lion's Intercity

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Nowe autobusy MPK SA w Krakowie zostały zamówione z myślą o podmiejskich, dłuższych trasach. Pojazdy mają długość 13,2 m i dwie pary drzwi. To rozwiązanie sprawia, że w środku jest sporo miejsc siedzących, bo aż 46 (oraz dodatkowe 32 miejsca stojące). Każdy fotel jest wyposażony w pasy bezpieczeństwa. Wszystko po to, aby pasażerom na dłuższych aglomeracyjnych trasach bezpiecznie i wygodnie się podróżowało. Autobusy są także dostosowane do podróży osób z ograniczoną mobilnością – gwarantuje to w części niska podłoga, funkcja przykłąku, czyli obniżenia podłogi przez kierowcę oraz specjalna platforma dla osób poruszających się na wózkach.

Autobusy są wyposażone w klimatyzację, monitoring oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z tablic wyświetlających trasę przejazdu oraz głosowe zapowiadanie przystanków. Nowe pojazdy są wyposażone w silniki spełniające najwyższe normy Euro 6. W związku z tym, że będą wykorzystywane na dłuższych trasach aglomeracyjnych każdy z nich został wyposażony w koło zapasowe. Posiadają także haki holownicze, dzięki czemu mogą być wykorzystywane do ciągnięcia przyczepki rowerowych na liniach rekreacyjnych.



## Mercedes-Benz Unimog U423

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Specjalny wielofunkcyjny pojazd dla MPK Kraków to tzw. pojazd dwudrogowy, mogący się poruszać zarówno po drogach kołowych, jak i po torowiskach tramwajowych. Pojazd jest wykorzystywany do prac manewrowych oraz letniego i zimowego utrzymania dróg i torów. Został zbudowany na dwuosioowym podwoziu Mercedes-Benz Unimog U 423.

Do napędu pojazdu zastosowano spełniający normę Euro 6, czterocyldrowy, wysokoprężny, rzędowy silnik z turbodoładowaniem i intercoolerem. Osiąga on maksymalną moc 170 kW. Samochód posiada napęd stały na obie osie z blokadą mechanizmu różnicowego przedniej i tylnej osi z możliwością ich pneumatycznego załączenia podczas jazdy. Hamulce obu osi są tarczowe i współpracują z systemem antypoślizgowym ABS chroniącym przed blokowaniem kół podczas hamowania oraz systemem ALB umożliwiającym automatyczną regulację siły hamowania w zależności od obciążenia. Poza tym układ posiada hamulec postojowy przedniej i tylnej osi.

Kabina pojazdu została wykonana z wysoko wytrzymałościowego tworzywa sztucznego na bazie poliestru wzmocnianego włóknem szklanym. Posiada dużą, nisko osadzoną panoramiczną przednią szybę, a także szyby boczne i tylną. To wszystko zapewnia kierowcy doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach. Wszystkie szyby wykonane zostały ze szkła odbijającego promienie słoneczne. Fotel kierowcy z amortyzacją pneumatyczną posiada zagłówek i trzypunktowe bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa zapewniając właściwy komfort i bezpieczeństwo pracy. Ma on regulowaną wysokość położenia siedziska i oparcia. Deska rozdzielcza została tak zaprojektowana, aby zapewnić dostarczanie kierowcy niezbędnych informacji podczas jazdy oraz prowadzonych działań. Kabina została dodatkowo wyposażona w klatkę wzmocniającą spełniającą wymagania wytrzymałościowe i bezpieczeństwa.

Napęd na szynach realizowany jest bezpośrednio poprzez koła samochodu. Pojazd wykorzystuje duży współczynnik tarcia między gumowym kołem, a stalową główką szyny. Zapewnia to dobrą trakcję i możliwość przetaczania

pojazdów szynowych o masie do 75 t. Hydraulicznie opuszczane i podnoszone, skrętne wózki do jazdy po szynach firmy ZAGRO zapewniają bezpieczną jazdę do przodu i do tyłu, nawet na łukach o promieniu 17 m.

W przedniej części pojazdu znajduje się uniwersalna płyta montażowa, gniazda hydrauliczne oraz wałek odbioru mocy, umożliwiające podłączenie i zasilanie narzędzi zewnętrznych takich jak pług odśnieżny czy szczotka zmiatająca. Dodatkowe gniazda hydrauliczne zostały umieszczone także z boku oraz z tyłu pojazdu. Ponadto samochód został wyposażony w skrzynię ładunkową do przewożenia towarów oraz instalacji wyposażenia dodatkowego, np. posypywarki soli/piasku. Pojazd został także wyposażony w tzw. hydrauliczną siłową umożliwiającą instalację systemu do czyszczenia rowków szyn.

### Dane Techniczne:

.....  
**Emisja spalin:** EURO VI E

**Do użytku szynowego oraz drogowego**

**Dla toru standardowego:** 1435 mm

**Najmniejszy promień łuku toru:** ok. 17 m

**Max prędkość na torze**

**bez holowanego tramwaju:** 30 km/h

**Max prędkość na torze**

**z holowanym tramwajem:** 20 km/h

**Max prędkość cofania:** poniżej 30 km/h

**Zakres temp. pracy:** od -20°C do +50°C

**Masa:** 13.800 kg



## MAN Lion's Intercity

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



## Mercedes-Benz Unimog U423

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

