

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik, Nr 4 (89) 2023
(październik-grudzień)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

Z nieba do autobusu - wywiad z Maciejem Musiałem, który zrezygnował z pracy stewarda, aby zostać kierowcą autobusu MPK

Nowa linia tramwajowa do Górki Narodowej

Kolejna karta z pojazdami kursującymi w Krakowie



**WEŹZE SIĘ ZATRUDNIĆ
W MPK**

**Dołącz do ponad 200 kobiet, które już tu pracują.
Mamy dla Ciebie atrakcyjne wynagrodzenie,
bogaty pakiet świadczeń socjalnych.
Różne formy zatrudnienia.**



Sprawdź na mpk.krakow.pl

Praca kierowcy to często spełnienie marzeń z dzieciństwa

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” miałem przyjemność rozmawiać z Maciejem Musiałem, który zanim zaczął pracować w naszym przedsiębiorstwie przez ponad 10 lat pracował jako steward. W tym czasie odbył tysiące lotów, zwiedził mnóstwo krajów i poznał wielu znajomych. Dla wielu z nas to wymarzona praca – szansa na częste podróże do egzotycznych krajów, możliwość poznania nowych kultur, nowych smaków, oglądanie ekscytujących zabytków i wyjątkowych zjawisk przyrodniczych. Czy z takiej pracy można dobrowolnie zrezygnować? Okazuje się, że tak. Dla Macieja od zawsze marzeniem było bowiem kierowanie autobusem. Gdy pojawiła się szansa, żeby zrobić uprawnienia i prowadzić autobus w ukochanym Krakowie nie wahał się, aby zrezygnować z pracy stewarda. Po trzech latach pracy w MPK w Krakowie jednego jest nadal pewien – chce pracować jako prowadzący i jest to praca, która daje mu mnóstwo radości i satysfakcji.

Historia Macieja Musiała to potwierdzenie, że praca kierowcy jest niezwykle ciekawym zajęciem. Jest to także przykład, że nigdy nie jest za późno na

spełnienie marzeń z dzieciństwa. Dlatego gorąco zachęcam do przeczytania rozmowy o tym, jak to jest zamienić samolot na autobus.

Skoro jesteśmy już na ziemi to w tym numerze warto przeczytać teksty poświęcone bezpieczeństwu – o tym jak podróżować, gdy poruszamy się na wózku inwalidzkim oraz gdy podróżujemy z dzieckiem w wózku. To bardzo ważne sprawy. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, mam nadzieję, że wszyscy, jak bardzo groźne skutki mieć gwałtowne hamowanie dla osób w środku autobusu czy tramwaju. A do takiego hamowania prowadzący może być zmuszony w każdej chwili – drogę lub tory może mu zająć kierowca, rowerzysta, może pojawić się nagle pieszy. Dlatego zasady, o których piszemy są tak ważne. Warto nie tylko je znać, ale stosować za każdym razem jadąc tramwajem lub autobusem.

Przygotowując ten numer „Przewoźnika Krakowskiego” nie mogliśmy nie napisać o nowej linii tramwajowej do Górki Narodowej, tak wyczekiwanej przez mieszkańców północnego Krakowa. Zachęcamy do oglądania zdjęć, no i do korzystania z nowoczesnych tramwajów, które na tej trasie kursują od pierwszych dni września.

Miłych podróży. Miłej lektury!

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> Kraków ma już 100 autobusów elektrycznych. 5	<i>Joanna Sala</i> Zmiany w funkcjonowaniu Punktów Sprzedaży Biletów oraz nowy numer Infolinii Karty Krakowskiej 32
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK testowało autobus hybrydowy marki Solaris.. 8	<i>Ireneusz Barczyk, Tomasz Bałabański</i> Portal Pracowniczy dla pracowników MPK 34
<i>Krzysztof Francuz</i> Tramwajem na Górkę Narodową! 9	<i>Materiały prasowe UMK</i> Uroczyste zakończenie XI edycji „Mecenasa Dziecięcych Talentów” 36
<i>Marek Gancarczyk</i> 100. Lajkonik wyjechał na krakowskie tory.12	<i>Janusz Więckowski</i> Gramy dalej! XI sezon ligi MPK zakończony 37
<i>Paulina Bandura, Marek Gancarczyk</i> Tramwaj Szymborskiej kursuje w Krakowie13	<i>Agata Szydłowska</i> Władysław Michalski po niemal 50 latach przechodzi na emeryturę 38
<i>Marek Gancarczyk</i> Parada tramwajów i dzień otwarty w zajezdni Nowa Huta15	<i>Jan Macała</i> Na zasłużoną emeryturę przeszedł Jan Zawadzki . 38
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK i Straż Miejska przypominali kierowcom samochodów o zasadach parkowania 19	<i>Władysław Michalski</i> 65-lecie „Honorowego Dawstwa Krwi” w Polsce .. 40
<i>Marek Gancarczyk</i> Wielka Lekcja Ekologii po raz siódmy 20	<i>Władysław Michalski, Marek Gancarczyk</i> Zmarł Andrzej Mitka 41
<i>Marek Gancarczyk</i> Patrole policjantów i inspektorów MPK w nocnych tramwajach 20	<i>Marek Gancarczyk</i> Zmarł Zbigniew Dymek 42
<i>Krzysztof Siwiec</i> Prawna ochrona osób wykonujących przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym21	<i>Michał Wójtowicz</i> Nowy Punkt Socjalny Mydlniki Wapiennik P+R ... 42
<i>Agata Szydłowska</i> mObywatel – cyfrowy dowód tożsamości 24	<i>Grzegorz Mental</i> Nowa linia tramwajowa do Górki Narodowej z lotu ptaka..... 43
<i>Marek Gancarczyk</i> Jak bezpiecznie podróżować w pojazdach komunikacji miejskiej na wózku inwalidzkim oraz z wózkiem dziecięcym 25	<i>Marek Gancarczyk</i> Zmiany w ubiorze kierowców i motorniczych MPK 44
<i>Marek Gancarczyk</i> Z nieba na ziemię, do autobusu..... 27	<i>Piotr Reclaw</i> „Żegnaj lato na rok” 44
<i>Jacek Kołodziej, Marek Gancarczyk</i> Ponad 20 wagonów NGT6 już z klimatyzacją.31	<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:

Panie prowadzące autobusy MPK podczas prezentacji nowych pojazdów elektrycznych Solarisa w zajezdni Wola Duchacka

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

Kraków ma już 100 autobusów elektrycznych



Elektryczny autobus w rejonie parku im. Wisławy Szymborskiej

Mieszkańcy Krakowa od początku lipca 2023 roku podróżują 20 nowymi autobusami Solarisa zasilanymi energią elektryczną, które zamówiło MPK S.A. w Krakowie. Pojazdy zostały oficjalnie zaprezentowane w czwartek, 6 lipca na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka w obecności Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego. Do prowadzenia nowych autobusów tego dnia zostały wyznaczone tylko kobiety.

Gdy do sprowadzonych 20 nowych pojazdów Solarisa dodamy pierwszy autobus zeroemisyjny

Irizarra dostarczony z kolejnego kontraktu, który realizuje MPK S.A. to okaże się, że w Krakowie mamy już 100 autobusów elektrycznych.

Wśród 20 nowych autobusów Urbino electric – 13 to pojazdy o długości 12 metrów, a siedem to pojazdy przegubowe o długości 18 metrów. Magazynami energii w nowych autobusach są baterie Solaris High Energy o łącznej pojemności około 300 kWh w wersji dwunastometrowej i około 420

W MPK S.A. w Krakowie za sterami tramwajów i autobusów pracuje ponad 220 kobiet



Elektryk obok Barbakanu



Oficjalna prezentacja autobusów - przedstawiciel firmy Solaris wręcza pamiątkowe zdjęcie pojazdów prezydentowi Krakowa



Nowy autobus prowadzony przez jedną z kobiet pracujących na stanowisku kierowcy w MPK

kWh w przegubowych Urbino. Ponadto każdy z autobusów jest konstrukcyjnie przygotowany do ładowania energii zarówno przez klasyczne złącze plug-in, jak i za pomocą pantografu. Dla jeszcze większej sprawności i mniejszego zużycia energii instalację napędową w obu modelach wykonano w nowatorskiej technologii SiC, czyli z wykorzystaniem układów opartych o węgiel krzemu.

Zamówione autobusy pomieszczą odpowiednio 81 pasażerów oraz 141 pasażerów. Wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w pojazdach będą zasilane wyłącznie energią elektryczną. Dodatkowe wyposażenie obejmuje, między innymi, pełen

monitoring, rozbudowany system informacji pasażerskiej, klimatyzację, ładowarki USB oraz elektryczny system ogrzewania. Ponadto krakowskie Urbino electric zostały wyposażone w AVAS – innowacyjny system akustycznego ostrzegania pieszych o przejeździe tego niezwykle cichego pojazdu elektrycznego. Nowe bezemisyjne autobusy zostały skierowane na kolejne trasy nie tylko w centrum miasta, ale także aglomeracyjne.

Wartość dostawy 20 autobusów elektrycznych to w sumie ok. 70 mln zł. Ich zakup jest dofinansowany kwotą 41,7 mln zł ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. ■

MPK testowało autobus hybrydowy marki Solaris



Autobus hybrydowy był testowany na linii nr 128

Od 18 sierpnia przez cztery tygodnie MPK S.A. w Krakowie testowało hybrydowy autobus Solaris Urbino 12 Mild Hybrid IV generacji. Autobus kursował na linii nr 128 (Zajezdnia Płaszów – Prądnik Czerwony).

Testowany pojazd ma długość 12 metrów, jest niskopodłogowy, posiada klimatyzację, porty USB do ładowania urządzeń mobilnych i jest wyposażony w dwie pary drzwi. W środku jest 25 miejsc siedzących. Autobus ma także systemy wspomagające pracę kierowcy, w tym m.in. system obserwacji „martwego pola”.

Urbino mild hybrid to odpowiedź na zapotrzebowanie rynku na nowoczesne pojazdy komunikacji miejskiej, które minimalizują wpływ na środowisko naturalne, a jednocześnie pozwalają generować znaczne oszczędności oraz obniżyć zużycie paliwa.

Rozwiązanie powszechnie nazywane na rynku „mild hybrid”, stanowi naturalne rozwinięcie technologii rekuperacyjnej w autobusach, wykorzystującej

energię wytwarzaną w procesie hamowania. Dzięki temu pojazdy emitują mniej zanieczyszczeń i są bardziej przyjazne dla środowiska niż wymagają tego restrykcyjne normy EURO 6 dla silników spalinowych.

System bazuje na trzech kluczowych elementach: maszynie elektrycznej, systemie magazynowania energii oraz sterowniku układu nadzorującego pracę systemu. W trakcie hamowania autobusu maszyna elektryczna pracuje jak generator i maksymalną możliwą mocą ładuje magazyn energii. Pojemność magazynu energii jest dobrana w taki sposób, aby rekuperować energię podczas hamowania z prędkości około 60 km/h. Gdy w magazynie jest dostępna energia, w trakcie przyspieszania maszyna elektryczna pracuje jako silnik elektryczny i wspomaga pracę silnika spalinowego.

Podczas testów przewoźnik sprawdzał nie tylko odczucia pasażerów z podróży hybrydowym autobusem, ale także parametry techniczne pojazdu, w tym m.in. zużycie paliwa. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

Tramwajem na Górkę Narodową!



Na trasie nowej linii zostały wybudowane 3 estakady, 1 tunel, 1 kładka dla pieszych, 1 most i 1 przepust oraz 1 wiadukt kolejowy

Po trzech latach budowy, w dniu 2 września 2023 roku (sobota) uroczyste została otwarta trasa tramwajowa do Górki Narodowej. W wydarzeniu udział wzięli m.in. Prezydent Miasta Krakowa prof. Jacek Majchrowski oraz Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk. Liniowa eksploatacja nowej trasy tramwajowej rozpoczęła się od godzin porannych w poniedziałek 4 września 2023 roku.

W chwili obecnej, ze względu na trwające jeszcze prace budowlane na pętli Górka Narodowa, przewóz pasażerów odbywa się do przedostatniego przystanku o nazwie Papierni Prądnickich. Dalej tramwaje jako przejazd techniczny jadą na pętlę, gdzie zawracają i kontynuują przejazd w kierunku centrum Krakowa.

Linia tramwajowa na Górkę Narodową to inwestycja długo wyczekiwana w północnej części

Krakowa. Mierzy ok. 5 km w jedną stronę. Swój bieg zaczyna na przebudowanej pętli Krowodrza Górka. Następnie biegnie w kierunku północnym, nad ulicą Opolską, dalej skręca w prawo w kierunku wschodnim, biegnie wzdłuż ulicy Pachońskiego do ronda u zbiegu ulic Siewnej, Mackiewicz i Pachońskiego. Następnie w rejonie ulicy Bociana linia tramwajowa skręca w lewo w kierunku północnym, przebiega pod torami kolejowymi, przecina ulicę Kuźnicy Kołłątajowskiej, dalej ulicę Banacha i po łuku w wykopie biegnie do jeszcze budowanej pętli Górka Narodowa.

W ramach inwestycji powstały nowe przystanki tramwajowe o nazwach: Pachońskiego P+R, Biało-prądnicka, Górnickiego, Siewna Wiadukt, Bociana, Kuźnicy Kołłątajowskiej, Papierni Prądnickich, Górka Narodowa P+R (jeszcze w budowie). Na pętli Górka Narodowa P+R powstaje zintegrowany ter-



Wszędzie tam, gdzie to możliwe ze względów technologicznych, zastosowano tzw. zielone torowisko.



Nowa linia ma długość ok. 5,5 km



W oficjalnym otwarciu nowej linii wziął udział Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa

minal tramwajowo – autobusowy, z wielopoziomowym parkingiem Park & Ride wraz ze stawkami postojowymi do ładowania samochodów oraz w przyszłości autobusów elektrycznych.

W ramach inwestycji powstał także tunel samochodowy w ciągu ulicy Opolskiej, który tramwaj pokonuje „górami”. Ok. 60 % linii została wykonana jako tzw. zielone torowisko.

Zgodnie z decyzją organizatora komunikacji miejskiej tj. Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, na nową trasę skierowano dwie linie tramwajowe. To linia 18 kursująca z Czerwonych Maków z częstotliwością 7,5 min w dni powszednie oraz linia 50 kursująca z Borku Fałęckiego i Kurdwanowa z częstotliwością 5 min w godzinach szczytu i 7,5 min poza godzinami szczytu w dni powszednie.

Otwarcie nowej linii tramwajowej wymusiło także pewne zmiany w układzie linii autobusowych. Z tych najważniejszych to przekierowanie linii 164 kursującej do Górki Narodowej na nową trasę. Obecnie od Piasków Nowych do alei Trzech Wieszców linia kursuje bez zmian, następnie

skręca w ulicę Czarnowiejską, dalej ulicami Armii Krajowej Balicką jedzie aż do Mydlnik Wapiennika P+R.

Uruchomiono także nową linię przyspieszoną 513, kursującą z Krowodrzy Górki ulicą Prądnicką, alejami Trzech Wieszców, ulicą Konopnickiej, Wielicką do Miejskiego Centrum Opieki (w rejonie Szpitala Uniwersyteckiego w Prokocimiu).

Warto także odnotować, że linie aglomeracyjne kursujące z Krowodrzy Górki w kierunku gminy Zielonki korzystają z nowej ulicy Ździebły-Danowskiego i Sosabowskiego, dzięki czemu przejazd do ulicy Pachoskiego i dalej do Zielonek uległ wyraźnemu skróceniu.

Nowa inwestycja istotnie skróciła czas dojazdu dziesiątkom tysięcy mieszkańców Prądnika Białego i Górki Narodowej do centrum oraz do dalszych dzielnic Krakowa. Niewątpliwie pasażerowie chętnie będą korzystać z nowoczesnego i ekologicznego środka transportu jakim jest tramwaj w swoich codziennych podróżach do pracy czy szkoły. ■

100. Lajkonik wyjechał na krakowskie tory



Wostatnim tygodniu września na linię wyjechał 100. Lajkonik. Na taką liczbę tych tramwajów składa się 50 wagonów Lajkonik z pierwszego kontraktu realizowanego przez MPK S.A. w Krakowie w latach 2019–2021 oraz 50 Lajkoników z drugiego zamówienia, które jest obecnie realizowane (do zakończenia tego kontraktu pozostał odbiór jeszcze tylko 10 wagonów).

Przypomnijmy, że nowe Lajkoniki II po raz pierwszy wyjechały na regularne linie 24 listopada 2022 roku. 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, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, kamery oraz porty USB do ładowania smartfonów.

Kraków zamówił w sumie 110 nowoczesnych, niskopodłogowych i klimatyzowanych tramwajów Lajkonik. Nowe tramwaje umożliwią wycofywanie z ruchu kolejnych wagonów wysokopodłogowych. Wszystko po to, aby na wszystkich krakowskich liniach kursowało coraz więcej pojazdów z niską podłogą. Już teraz tramwaje z niską podłogą stanowią prawie 90 proc. całej floty tramwajowej MPK S.A. w Krakowie. Ponad 80 proc. tramwajów jest też wyposażona w klimatyzację. ■

PAULINA BANDURA, MAREK GANCARCZYK

Tramwaj Szymborskiej kursuje w Krakowie



W poniedziałek, 19 czerwca na krakowskie tory wyjechał tramwaj, który promuje Rok Wisławy Szymborskiej. Poetyckim środkiem komunikacji można podróżować – m. in. na linii nr 13 (Nowy Bieżanów P+R – Bronowice). Ta forma promocji Roku Wisławy Szymborskiej stała się możliwa dzięki współpracy MPK S.A. w Krakowie i Fundacji Wisławy Szymborskiej. Przed wyjazdem na linię, tramwaj został oficjalnie zaprezentowany przez Michała Rusinka, prezesa Fundacji Wisławy Szymborskiej w zajezdni tramwajowej Podgórze MPK S.A. w Krakowie.

Grafika, która ozdobiła tramwaj, została przygotowana przez Piotra Deptę-Kleśtę, projektanta graficznego, ilustratora, finalistę 13. Artystycznej podróży Hestii, autora oficjalnego plakatu Roku Szymborskiej. Projekt zawiera elementy jubileuszowego plakatu, fragmenty wyklejanek – kolaży, które dla przyjaciół tworzyła Wisława Szymborska oraz cytaty z wiersza „Przemówienie w biurze znalezionych rzeczy”.

Wsiadając do urodzinowego tramwaju Szymborskiej, kursującego na linii nr 13, można zatrzymać się przy ul. Krupniczej 22 – przy legendarnym Domu Literatów, dotrzeć do Parku Szymbor-



skiej przy ul. Karmelickiej, który został otwarty 2 lipca – w dniu urodzin poetki, minąć budynek Biprostalu – od którego wzięła nazwę poetyka Grupa Biprostal, którą w latach 70. tworzyli intelektualiści mieszkający w pobliżu: Wisława Szymborska, Ewa Lipska, Marta Wyka, Joanna

Salamon, Barbara Czałczyńska, Kornel Filipowicz oraz Adam Włodek czy Stanisław Balbus, a także w pobliżu ul. Piastowskiej, gdzie znajduje się ostatnie mieszkanie Szymborskiej i gdzie dziś jej Fundacja organizuje rezydencje literackie dla ludzi pióra. ■

MAREK GANCARCZYK

Parada tramwajów i dzień otwarty w zajezdni Nowa Huta



To była znakomita wspólna zabawa, za którą wszystkim uczestnikom bardzo dziękujemy. W paradzie zabytkowych i współczesnych tramwajów wzięło udział bardzo dużo osób, a to dla nas dowód na to, że takie wydarzenia warto organizować. W ten sposób możemy nie tylko uczyć historii krakowskiej komunikacji miejskiej, ale także bliżej zaprezentować nasze najnowsze pojazdy, które na co dzień służą mieszkańcom.

Historyczne i współczesne tramwaje wyruszyły z zajezdni tramwajowej Podgórze i dojechały do zajezdni tramwajowej Nowa Huta. W paradzie wzięły udział wyjątkowe wagony w tym te najstarsze w kolekcji MPK S.A., jak popularna „Gracówka”, a także wagony typu N z Warszawy i Poznania, które w ramach wymiany trafiły do

Krakowa. Kraków można było podziwiać również z okien współczesnych tramwajów, które brały udział w paradzie, w tym z okien najnowszego Lajkonika II oraz najdłuższego tramwaju w Polsce czyli Krakowiaka.

Przejazd historycznymi tramwajami był bezpłatny – uczestnicy otrzymali pamiątkowe bilety. Po przyjeździe na teren zajezdni Nowa Huta dla uczestników parady zostało przygotowanych wiele atrakcji, m.in. przejazdy potrójnym składem wagonów N z Warszawy, Krakowa i Poznania z zajezdni Nowa Huta do pl. Centralnego, przejazdy na terenie zajezdni zabytkowym Tarpanem i radiowozem, możliwość wejścia do kabiny tramwaju oraz gry i zabawy dla dzieci. Swoje stoiska miała także Policja i Straż Miejska. ■



W paradzie wzięły udział najstarsze tramwaje z kolekcji MPK



Swoje stoisko w zajezdni Nowa Huta miała Straż Miejska



Wielką popularnością cieszyła się możliwość wejścia do kabiny motorniczego



Dzieci były zachwycone możliwością jazdy zabytkowymi tramwajami



W paradzie wziął udział także zabytkowy radiowóz



Dzieci mogły także przetestować sprzęt krakowskich policjantów

MAREK GANCARCZYK

MPK i Straż Miejska przypominali kierowcom samochodów o zasadach parkowania

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu to dobra okazja do zwrócenia uwagi na jeden z problemów komunikacji miejskiej w centrum miasta, jakim są nieprawidłowo zaparkowane samochody. Przypadki blokowania tramwajów są coraz rzadsze, ale nadal zdarzają się na takich ulicach jak Długa, Piłsudskiego czy Karłowicza. Czasem trwa to tylko 5 minut i nie powoduje zbyt dużych problemów, ale są przypadki, kiedy ta blokada trwa ponad pół godziny. W tym czasie tramwaje muszą być kierowane na trasy objazdowe, przejazd się wydłuża, więc cierpią na tym pasażerowie. Warto pamiętać, że przez ul. Długą przejeżdża jedna z najpopularniejszych linii w Krakowie, linia nr 18 łącząca Górkę Narodową z Czerwonymi Makami.

To właśnie fakt, że nadal dochodzi do blokowania torów w centrum miasta był powodem zorganizowania podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności akcji Straży Miejskiej i MPK S.A. w Krakowie, w ramach której strażnicy miejscy i inspektorzy przypominali kierowcom o zasadach prawidłowego parkowania. Wspólne patrole pojawiały się na ulicach w centrum miasta i zwracały uwagę na to, aby kierowcy samochodów nie blokowali przejazdu pojazdom komunikacji miejskiej, nie tylko tramwajom, ale także autobusom. Parkując samochód w centrum miasta obok torów tramwajowych należy pamiętać o zachowaniu co najmniej metra odległości od szyny. Tylko wtedy tramwaj, którym podróżują pasażerowie, będzie mógł bezpiecznie przejechać obok. ■

MAREK GANCARCZYK

Wielka Lekcja Ekologii po raz siódmy

Tegoroczna edycja Wielkiej Lekcji Ekologii przebiegła pod hasłem „Kierunek klimat”. Wydarzenie odbyło się 17 września przed TAURON Areną Kraków. Wielka Lekcja Ekologii odbyła się w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności, trwającego od 16 do 22 września. Dlatego też tematом mobilności, elektromobilności i transportu miejskiego przyglądaliśmy się szczególnie, nakłaniając mieszkańców Krakowa do wyboru niskoemisyjnych form podróżowania po mieście.

Dla miłośników jednośladów przygotowano punkt bezpłatnych kontroli rowerowych (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu) i prezentację miejskich rowerów, dostępnych dla mieszkańców w wypożyczalniach Park-e-Bike oraz Lajk Bike (Zarząd Transportu Publicznego).

W trakcie wydarzenia można było odwiedzić park maszynowy, gdzie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. prezentowało nowoczesny, niskoemisyjny tabor (np. niskopodłogowy autobus elektryczny, autobusy wodorowy i hybrydowy). ■

MAREK GANCARCZYK

Patrole policjantów i inspektorów ruchu MPK w nocnych tramwajach

W piątek w nocy ostatniego dnia Europejskiego Tygodnia Mobilności (22 września) w nocnych tramwajach została przeprowadzona akcja „Bezpieczny Powrót”. Inspektorzy ruchu MPK oraz krakowscy policjanci razem pracowali, troszcząc się o bezpieczeństwo pasażerów podróżujących tramwajami w godzinach wieczornych i nocnych. Zwracali też uwagę na kierowców samochodów i ich stosunek do przepisów ruchu drogowego w rejonie linii tramwajowych.

Podczas akcji kontrole objęły 13 linii tramwajowych, w tym trzy linie nocne i trwały od 20.00 wieczorem do 4.00 nad ranem. W tym czasie policjanci skierowali jeden wniosek do sądu, wystawili 6 mandatów oraz 16 pouczeń (dla kierowców samochodów za niestosowanie się do przepisów, a dla pasażerów tramwajów za zakłócanie porządku publicznego, spożywanie alkoholu, palenie papierosów, zaśmiecanie miejsca publicznego i wulgarność).

Działania w nocnych tramwajach to element prowadzonej od wielu lat w Krakowie akcji „Bezpieczny Powrót”, w ramach której inspektorzy ruchu MPK jadąc w swoich cywilnych ubraniach zwracają uwagę na wszystkie zachowania, któ-



re przeszkadzają pasażerom, a więc m.in. na osoby palące papierosy, pijące alkohol, śmiejące oraz agresywne i wulgarne. Policjanci i inspektorzy podczas nocnej akcji zwracali także uwagę na bezpieczeństwo prowadzących. ■

Prawna ochrona osób wykonujących przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym

W związku z wejściem w życie zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), w myśl art. 49a: **osoba wykonująca przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, z wyłączeniem transportu kolejowego, podczas kierowania środkami transportu i w związku z kierowaniem nimi korzysta z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138, 1726, 1855, 2339 i 2600 oraz z 2023 r. poz. 289).**

Zakres tej ochrony określają:

- art. 222 § 1 k.k. (naruszenie nietykalności cielesnej funkcjonariusza publicznego),
- art. 223 k.k. (czynna napaść na funkcjonariusza publicznego),
- art. 224 § 2 k.k. (wywieranie wpływu na czynności urzędowe),
- art. 226 § 1 k.k. (znieważenie funkcjonariusza publicznego).

Takie działania mogą stanowić przestępstwa na szkodę prowadzących:

Art. 222 k.k. [Naruszenie nietykalności funkcjonariusza]

§ 1. Kto narusza nietykalność cielesną funkcjonariusza publicznego lub osoby do pomocy mu przybranej podczas lub w związku z pełnieniem obowiązków służbowych, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli czyn określony w § 1 wywołało niewłaściwe zachowanie się funkcjonariusza lub osoby do pomocy mu przybranej, sąd może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary, a nawet odstąpić od jej wymierzenia.

Naruszeniem nietykalności będą wszelkiego rodzaju **czynności oddziałujące na ciało drugiej osoby, które nie są przez nią akceptowane**. Działanie sprawcy musi mieć wymiar fizyczny.



Dokonanie przestępstwa nie zależy od zaistnienia skutku w postaci doznania przez funkcjonariusza publicznego jakiegokolwiek uszczerbku jako skutku fizycznych oddziaływań sprawcy na jego ciało.

Jedną z postaci bezprawnego działania będzie uderzenie rozumiane jako **zadanie ciosu**. Sprawca może to uczynić ręką, inną częścią ciała (np. kopnięcie, cios głową), a także przy użyciu jakiegoś przedmiotu, np. kija.

Zwrot „w inny sposób narusza [...] nietykalność cielesną” obejmuje wszelkie możliwe rodzaje ingerencji sprawcy w nietykalność cielesną człowieka. Podejmowane przez sprawcę działania nie muszą się wiązać z zadaniem pokrzywdzonemu bólu.

Przykłady:

oblanie drugiej osoby płynem, oplucie, spoliczkowanie, potrącenie kogoś ręką lub barkiem, popchnięcie, ciągnięcie za włosy, przytrzymanie, szarpanie, uciskanie, podstawienie nogi, zrzucenie czapki lub okularów, uderzenie rękawiczką, rozbicie na ubraniu jajka, obcięcie włosów, ogolenie, szczypanie, klucie, poklepywanie, rzucenie w kogoś jakimś przedmiotem.

Art. 223 k.k. (czynna napaść na funkcjonariusza publicznego)

§ 1. Kto, działając wspólnie i w porozumieniu z inną osobą lub używając broni palnej, noża lub innego podobnie niebezpiecznego przedmiotu albo środka obezwładniającego, dopuszcza się czynnej napaści na funkcjonariusza publicznego lub osobę do pomocy mu przybraną podczas lub w związku z pełnieniem obowiązków służbowych, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

§ 2. Jeżeli w wyniku czynnej napaści nastąpił skutek w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu funkcjonariusza publicznego lub osoby do pomocy mu przybranej, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

Czynną napaść będzie stanowić każde działanie podjęte w celu wyrządzenia krzywdy fizycznej, chociażby ten cel nie został osiągnięty.

Jest to tzw. przestępstwo bezskutkowe. Oznacza to, że dla jego dokonania nie jest konieczne powstanie jakichkolwiek obrażeń ciała funkcjonariusza publicznego, nawet naruszenie jego nietykalności cielesnej. Przestępstwo jest dokonane w chwili przedsięwzięcia działania zmierzającego bezpośrednio do naruszenia nietykalności cielesnej.

Dopuszczenie się czynnej napaści musi nastąpić w co najmniej jednej z dwóch przewidzianych przez Kodeks karny postaci: sprawca musi działać wspólnie i w porozumieniu z inną osobą lub też używać broni palnej, noża lub innego podobnie niebezpiecznego przedmiotu albo środka obezwładniającego.

Art. 224 § 2 k.k. (wywieranie wpływu na czynności urzędowe)

§ 2. Tej samej karze(*) podlega, kto stosuje przemoc lub groźbę bezprawną w celu zmuszenia funkcjonariusza publicznego albo osoby do pomocy mu przybranej do przedsięwzięcia lub zaniechania prawnej czynności służbowej.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest skutek określony w art. 156 § 1 lub w art. 157 § 1,

sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

(*) tj. karze pozbawienia wolności do lat 3

Czyn zabroniony określony w art. 224 § 2 jest tzw. przestępstwem bezskutkowym. Dla jego dokonania wystarczające jest wypowiedzenie groźby bezprawnej lub zastosowanie przemocy motywowane chęcią osiągnięcia określonego w przepisie celu. Osiągnięcie tego celu, tj. zmuszenie funkcjonariusza publicznego, nie jest konieczne (wplynie natomiast na wymiar kary). Przemoc w omawianym przepisie jest przemocą nie tylko wobec osoby, lecz także wobec rzeczy.

Przykład:

Pasażer kopie w drzwi, krzycząc „otwierać”, co powoduje, że prowadzący zatrzymuje pojazd poza przystankiem, po czym siłowo otwiera drzwi i opuszcza pojazd.

Art. 226 k.k. (znieważenie funkcjonariusza publicznego).

§ 1. Kto znieważa funkcjonariusza publicznego lub osobę do pomocy mu przybraną, podczas i w związku z pełnieniem obowiązków służbowych, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

§ 2. Przepis art. 222 § 2 stosuje się odpowiednio.

Chodzi o **rozmaitego rodzaju zachowania, których wspólną cechą jest to, że wyrażają pogardę dla godności drugiego człowieka. Nie jest wymagane, aby znieważające zachowanie sprawcy zawierało w sobie jakiś przekaz informacyjny w postaci zarzutów odnoszących się przykładowo do postępowania osoby, której dotyczy wypowiedź sprawcy. Chodzi natomiast o każdy przejaw ekspresji, który stanowi formę okazania innej osobie pogardy. Zachowanie takie musi być dalej idące niż jedynie okazanie lekceważenia.**

Dla ustalenia, czy określone zachowanie sprawcy ma charakter znieważający, **decydujące znaczenie mają kryteria obiektywne.** W tym zakresie należy brać pod uwagę przede wszystkim generalnie akceptowane normy obyczajowe. A zatem „zniewagę mogą stanowić jedynie takie zachowania, które są powszechnie uznane za obelżywe”.

Dla zaistnienia przestępstwa **nie jest istotne, czy według odczuć osoby, do której kierowane było dane zachowanie, została naruszona nim jej godność osobista.**

Zachowania opisane w powyższych przepisach karnych, skierowane wobec prowadzących (tj. osób

wykonujących przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, podczas kierowania środkami transportu i w związku z kierowaniem nimi):

- będą stanowić odpowiednio przestępstwo z art. 222 § 1 k.k., 223 k.k., 224 § 2 k.k. albo art. 226 § 1 k.k. na szkodę prowadzącego,
- będą ścigane z urzędu (niezależnie od woli pokrzywdzonego, tzn. nie na jego wniosek),
- będą ścigane w trybie publicznoskargowym (oskarżenie do sądu wnosi prokurator).

Rozszerzenie ochrony prowadzących oznacza w praktyce większą odpowiedzialność prawną (karną) pasażerów oraz uczestników ruchu. Zakres tej odpowiedzialności może ulec złagodzeniu w razie sprowokowania bezprawnego działania sprawcy przez prowadzącego.

Przykłady różnic w stanie prawnym przed i po wejściu w życie art. 49a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

	Przed zmianą	Po zmianie
znieważenie	<ul style="list-style-type: none"> ■ przest. z art. 216 § 1 k.k. ■ ściganie z oskarżenia prywatnego, ■ zagrożenie grzywną albo karą ograniczenia wolności 	<ul style="list-style-type: none"> ■ przest. z art. 226 § 1 k.k. ■ ściganie z urzędu, z oskarżenia publicznego ■ zagrożenie karą ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.
naruszenie nietykalności	<ul style="list-style-type: none"> ■ przest. z art. 217 § 1 k.k. ■ ściganie z oskarżenia prywatnego, ■ zagrożenie grzywną, karą ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku 	<ul style="list-style-type: none"> ■ przest. z art. 222 § 1 k.k. ■ ściganie z urzędu, z oskarżenia publicznego ■ zagrożenie grzywną, karą ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3

Zakres ochrony prowadzących jest węższy od ochrony przysługującej funkcjonariuszom publicznym. Ochronie podlegają bowiem osoby wykonujące przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, podczas kierowania środkami transportu i w związku z kierowaniem nimi. Użyta w przepisie alternatywa łączna („i”) przesądza o tym, że dla jej spełnienia oba jej człony muszą być prawdziwe. To znaczy, że naruszenie musi mieć miejsce w czasie kierowania

środkiem transportu i w związku z nim – **jednocześnie**.

Przykład 1:

Znieważenie prowadzącego podczas kierowania autobusem słowami: „jak jedziesz kretynie” będzie stanowić przestępstwo z art. 226 k.k., popełnione na szkodę prowadzącego.

Przykład 2:

Nie będzie takim przestępstwem zwyzywanie przez pasażera prowadzącego, który zakończył pracę (np. przekazał tramwaj zmiennikowi), nawet jeśli atak nastąpił w związku z prowadzeniem pojazdu (np. pretensja o ostre hamowanie).

Wątpliwości budzi możliwość zakwalifikowania jako jedno z powyższych przestępstw sytuacji naruszeń mających miejsce np. na pętli, w czasie pracy prowadzącego, jednak nie podczas prowadzenia pojazdu. Przeszkodą w rozciągnięciu zakresu ochrony o tego rodzaju sytuacje jest zakaz dokonywania rozszerzającej wykładni przepisów karnych.

Dla porównania, funkcjonariuszom publicznym przysługuje natomiast ochrona szersza niż prowadzącym, tj.: podczas lub w związku z pełnieniem obowiązków służbowych.

Oznacza to, że w ich przypadku nie jest wymagana łączność czasowa naruszenia z wykonywaniem obowiązków. Wystarczy, że jeden z członów alternatywy zwykłej („lub”) jest spełniony.

Przykład:

Ukarany przez policjanta mandatem rozpoznaje na drugi dzień tego policjanta bawiącego się po służbie na dyskotecie i popycha go krzycząc, że mandat się mu nie należał.

Takie działanie stanowić będzie naruszenie nietykalności funkcjonariusza publicznego (policjanta), ponieważ nastąpiło w związku z pełnieniem obowiązków służbowych (ukaranie mandatem). Nie stoi na przeszkodzie fakt, że bezprawne działanie nie nastąpiło podczas wykonywania obowiązku służbowego przez policjanta.

Tryb ścigania z urzędu wyżej wskazanych przestępstw oznacza, że organy ścigania (policja lub prokuratura) obowiązane są prowadzić postępowanie karne w razie podjęcia uzasadnionego podejrzenia, że doszło do popełnienia przestępstwa. Nie jest konieczny wniosek pokrzywdzonego o ściganie sprawcy, co oznacza, że ściganie sprawcy odbywa się niezależnie od jego woli.

Należy jednak mieć na względzie, że organy ścigania muszą dysponować wiedzą, że doszło do popełnienia przestępstwa, aby prowadzić postępowanie. ■

mObywatel – cyfrowy dowód tożsamości



14 lipca 2023 roku weszła w życie ustawa o aplikacji mObywatel. Na podstawie tej ustawy osoba posiadająca dowód tożsamości w aplikacji mObywatel będzie mogła się nim posługiwać w niemal wszystkich sytuacjach formalnych do wylegi tymowania się. Wyjątek od tej zasady:

- nie będzie możliwa weryfikacja osoby na podstawie wspomnianej aplikacji przy składaniu wniosku o nowy dowód osobisty lub przekraczaniu granic kraju.

Warto pamiętać, że cyfrowy dowód tożsamości dostępny w aplikacji nie jest tożsamy z tra-

dycyjnym dowodem osobistym. Oba dokumenty różnią się serią i numerem, datą wydania i datą ważności.

W aplikacji mObywatel dostępne są również inne dokumenty między innymi legitymacja szkolna, studencka i emeryta-rencisty, karta dużej rodziny, prawo jazdy. Dodatkowo pojawi się nowy dokument – elektroniczne prawo jazdy. Osoba, która zda egzamin na prawo jazdy do czasu odebrania plastikowego dokumentu będzie mogła pobrać w aplikacji tymczasowe prawo jazdy i z nim poruszać się samochodem (nie wszystkie kategorie będą dostępne od razu w aplikacji mObywatel po uzyskaniu prawa jazdy). ■

MAREK GANCARCZYK

Jak bezpiecznie podróżować w pojazdach komunikacji miejskiej na wózku inwalidzkim oraz z wózkiem dziecięcym



Wszystkie autobusy oraz niemal 90 proc. tramwajów MPK S.A. w Krakowie to pojazdy wyposażone w niską podłogę i platformę.

PRZEJAZD NA WÓZKU INWALIDZKIM

Obowiązkiem każdego z prowadzących MPK jest zwracanie szczególnej uwagi na osoby z ograniczoną mobilnością, m.in. na wózkach inwalidzkich. Oczekując na przystanku na przejazd warto zasygnalizować to prowadzącemu podnosząc rękę. Dla osób na wózkach każdy prowadzący ma obowiązek rozłożyć platformę zarówno

podczas wsiadania jak i wysiadania z pojazdu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami tramwajem i autobusem może podróżować osoba na wózku inwalidzkim tylko wtedy, jeżeli jest w stanie samodzielnie ustawić wózek w wyznaczonej przestrzeni, tyłem do kierunku jazdy. Pasażerowie, którzy stoją w miejscu dla wózków powinni je zwolnić, aby umożliwić bezpieczne i prawidłowe ustawienie wózka.

Jeżeli pojazd jest wyposażony w pasy, należy je zapiąć lub poprosić o ich zapięcie prowadzącego. Prawidłowe ustawienie i zabezpieczenie wózka jest niezwykle ważne dla bezpieczeństwa wszystkich



pasażerów, szczególnie w sytuacji gdy dochodzi do gwałtownego hamowania.

Prowadzący jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich pasażerów w pojeździe. Ma prawo wymagać, aby osoba na wózku odpowiednio go ustawiła i zabezpieczyła, a w przypadku nie spełnienia tych warunków, odmówić przejazdu.

PODRÓŻ Z WÓZKIEM DZIECIĘCYM

W każdym pojeździe MPK S.A. w Krakowie są wyznaczone co najmniej jedne drzwi przystosowane do wsiadania opiekunów podróżujących z wózkami dziecięcymi. Są one odpowiednio oznakowane. Obok drzwi znajduje się specjalny przycisk dedykowany m.in. opiekunom podróżującym z dziecięcymi wózkami. Do środka pojazdu należy wsiadać pchając wózek przed sobą i lekko unosząc przednie koła wózka. Wózek należy ustawić w przeznaczonym do tego miejscu, odpowiednio oznakowanym, tak aby dziecko siedziało tyłem do kierunku jazdy. Nigdy nie należy stawiać wózka bokiem do kierunku jazdy – to bardzo niebezpieczne i w przypadku gwałtownego hamowania może mieć to bardzo poważne konsekwencje nawet przy

niewielkiej prędkości. Opiekun podczas jazdy powinien odpowiednio zabezpieczać wózek z dzieckiem, dbając o bezpieczeństwo dziecka oraz innych pasażerów. Absolutnie niedopuszczalne jest wtedy korzystanie z telefonu! Zgodnie z obowiązującymi przepisami dziecko przewożone w pojeździe w wózku dziecięcym powinno być zabezpieczone szelkami, zapobiegającymi wypadnięciu. W przypadku braku takiego zabezpieczenia dziecko należy wyjąć z wózka. Aby zasygnalizować kierowcy chęć wyjścia z autobusu, należy nacisnąć dedykowany przycisk z piktogramem wózka – prowadzący otrzyma wtedy sygnał, żeby obniżyć na przystanku podłogę autobusu. Przy wysiadaniu najpierw wychodzi opiekun, ciągnąc wózek tyłem. Nigdy nie wyjeżdżaj z wózkiem pchając wózek przodem przed sobą – kółka mogą się zablokować między krawędzią autobusu a krawężnikiem, co stwarza bardzo duże niebezpieczeństwo. Nagłe hamowanie jest reakcją kierowcy na to, co dzieje się na drodze. Dlatego tak ważne jest stosowanie się do zasad bezpieczeństwa i odpowiednie ustawienie wózka dziecięcego podczas podróży i wysiadania. ■

Z nieba na ziemię, do autobusu

Rozmawiamy z Maciejem Musiałem, kiedyś stewardem, a dziś kierowcą autobusu MPK S.A. w Krakowie

Marek Gancarczyk: W „Przewoźniku Krakowskim” zdarzyło mi się rozmawiać z pracownikami MPK, którzy wcześniej mieli różne zajęcia, ale nie przypominam sobie nikogo kto pracował w samolocie. Proszę opowiedzieć, czym się Pan zajmował zanim trafił Pan do naszej firmy.

Maciej Musiał: Przez ponad 10 lat pracowałem w dwóch liniach lotniczych, jedna była polska, a druga zagraniczna - węgierska. Byłem tam zatrudniony jako personel pokładowy, czyli steward.

MG: Jak to się stało, że został Pan stewardem?

MM: Przez totalny przypadek. Zawsze byłem raczej nieśmiałym człowiekiem, a ponieważ dużo podróżowałem i potrafiłem wyszukiwać tanie loty, to moi znajomi ze studiów sprowokowali mnie do aplikowania do linii lotniczych. Postanowiłem, że to zrobię no i wysłałem CV. Potem przeszedłem pozytywnie wieloetapową rekrutację i tak zostałem stewardem.

MG: Na czym polega ta praca?

MM: Z zewnątrz wygląda to bardzo prosto, jakby chodziło tylko o uśmiechanie się, nalewanie kawy, serwowanie napojów i dań oraz podróżowanie. I oczywiście to prawda, dużo się podróżuje. Ale ta praca nie polega tylko na tym. Wbrew pozorom to trudne, wymagające zajęcie, bo pracuje się z człowiekiem, a na pokładach samolotów pojawiają się przeróżni ludzie. Tacy, którzy lubią podróżować, ale i tacy którzy się tego boją, są osoby zdrowe i chore, są ludzie młodzi i osoby starsze. I tym wszystkim ludziom w różnych sytuacjach trzeba umieć pomóc. Zawsze może się przecież pojawić opóźnienie, problem z bagażem, ktoś coś zgubi na terminalu lotniczym. To wszystko zostaje w głowie takiego pasażera wchodzącego na pokład. A tam spotyka się ze stewardem czy stewardesą, którzy nie tylko muszą się uśmiechać i nalać kawy, ale też rozwiązać ich problemy. W dodatku najlepiej, żeby dało się to zrobić jednocześnie podczas wykonywania pozostałych obowiązków. Ponieważ personel pokładowy ma też swoje zadania w zakresie przygotowania samolotu do startu, do przyjęcia pasażerów, no i do lądowania. Nie tylko robi to pilot i obsługa naziemna, ale też pracują w tym zakresie stewardesy i ste-

wardzi. W skrócie praca personelu pokładowego to sztuka goszczenia.

MG: Czy w tej pracy spotkał się Pan z jakąś niebezpieczną sytuacją?

MM: Na szkoleniach z CRM-u (współpraca z załogą) tłumaczy się wszystkim, że sytuacje niebezpieczne mają charakter szwajcarskiego sera. Jak się coś zlekceważy, nawet coś najdrobniejszego, to potem wywołuje to kolejne problemy, powstają kolejne „dziury” jak w szwajcarskim serze. Na szkoleniach uczy się personel pokładowy rozwiązywać te problemy z zachowaniem spokoju. Jeżeli jest jakiś system wprowadzony w samolocie, to zawsze są jego trzy wersje – podstawowy, awaryjny i jeszcze dodatkowy zabezpieczający. Na każdy przypadek jest też określona procedura. Mówi się, że te procedury są „pisane krwią” – one nie biorą się znikąd, powstają, bo coś złego się stało i powstają zasady jak się wtedy zachować, żeby tego uniknąć. A są różne sytuacje, zawsze może się coś zepsuć, chociażby radio, czy drzwi. Na przykład statystyki wykazują, że raz na pięćdziesiąt lotów zdarza się przypadek medyczny w trakcie podróży. Są rzeczy błahе, ale też bardzo poważne, związane z chorobami przewlekłymi pasażerów. Przy częstym lataniu prędzej czy później człowiek staje przed takim wyzwaniem.

MG: A jakiś przykład nietypowej, zaskakującej sytuacji?

MM: Po wyjściu pasażerów z samolotu, personel musi sprawdzić cały samolot – czy nie został jakiś bagaż, czy ktoś czegoś nie zostawił, nie podrzucił. Gdy po wyjściu wszystkich pasażerów sprawdzałem swój sektor pokładu, nagle zobaczyłem... śpiące niemowlę. Zawinięte, leżało sobie, jak gdyby nigdy nic na siedzeniu. Jak to mogło się stać? – zastawiałem się. Okazało się, że niemowlę było członkiem rodziny wielodzietnej. Ponieważ tych dzieci było tam sporo, to rodzice o jednym sobie zapomnieli... Dokładnie jak w filmie „Kevin sam w domu”.

MG: Jak często się lata będąc stewardem?

MM: Lata się nawet cztery razy dziennie. Wychodzi średnio od 500 do 600 razy w roku. Oczywiście jest limit godzin, które można spędzić latając



w samolocie. Są ograniczenia związane chociażby z promieniowaniem kosmicznym.

MG: Przez 10 lat to wychodzi ok. 6 000 lotów! Ile krajów Pan odwiedził? Które kraje najbardziej się Panu spodobały?

MM: Nigdy tego nie liczyłem. W Europie byłem wszędzie, chyba tylko na Białorusi nie byłem. Najciekawsze kraje to te za kołem podbiegunowym – Finlandia i Norwegia a w szczególności archipelag Svalbard. Do dzisiaj pamiętam jakie wrażenie na mnie zrobiło stado reniferów idące przez zamrożone jezioro. No i widok zorzy polarnej. Coś niesamowitego. Z egzotycznych krajów najbardziej podobał mi się Oman. Piękna przyroda, pyszne jedzenie i bardzo przyjacielscy, chociaż konserwatywni ludzie.

MG: Tylko Pan latał, czy też pracował Pan przez te 10 lat stacjonarnie?

MM: Byłem też tzw. out of base, czyli pracowałem jako wsparcie w bazach linii lotniczych w różnych miastach. Moje macierzyste bazy były w Gdańsku, Katowicach i Krakowie. Ale pracowałem też we Wrocławiu, Budapeszcie, Londynie, Palermo, Paryżu, Katanii i w Tel Awiwie. W tych mia-

stach byłem dłużej, np. na Sycylii pracowałem dwa miesiące.

MG: Co jest najtrudniejsze w tym zawodzie?

MM: Myślę, że odpowiedź na to pytanie jest bardzo indywidualna. Dla mnie w tym zawodzie najtrudniejsze były sytuacje medyczne. Zanim pojawiły się pierwsze przypadki, kiedy musiałem komuś pomóc, to zawsze się zastanawiałem, czy ja sobie poradzę, czy będę wiedział co robić? I takie myśli mi się pojawiały nawet wtedy, gdy już komuś musiałem udzielić pierwszej pomocy i dobrze sobie z tym poradziłem, oczywiście z pomocą załogi. Druga sprawa to tryb pracy. To nie jest tak, że pracuje się cały czas z tymi samymi osobami. Tu ciągle leci się z kimś innym w zespole. Dlatego tak ważne jest szkolenie.

MG: To proszę opowiedzieć coś więcej o tym szkoleniu? Na czym ono polega?

MM: Na szkoleniach wszystkiego można się dowiedzieć. Obejmują one m.in. budowę maszyny, na której się pracuje, procedury awaryjne i zasady ratownictwa medycznego. Uczymy się także gaszenia pożaru, bo nawet w tak ekstremalnej sytuacji trzeba umieć sobie poradzić w samolocie. Przewoźnicy



chcą być pewni, że wszyscy członkowie personelu mają ten sam wysoki poziom wiedzy. Jest to uzasadnione, tym bardziej, że skład zespołu ciągle się zmienia. Szkolenia z poszczególnych zagadnień są raz w roku, a z nich zdaje się egzaminy. Podczas szkoleń kładzie się nacisk na bezpieczeństwo, bo ono jest najważniejsze i przestrzeganie procedur mających wyeliminować zagrożenia. Nie o wszystkim mogę jednak opowiedzieć, bo nadal obowiązuje mnie tajemnica.

MG: Muszę w końcu o to zapytać – jak to się stało, że zdecydował się Pan zejść na ziemię i zostać naszym kierowcą?

MM: Dla mnie kierowanie autobusem to jest równie ciekawa praca jak w lotnictwie. Tak naprawdę to miałem cały czas takie niespełnione marzenie z dzieciństwa, żeby poprowadzić autobus. Okazja się zdarzyła parę lat temu. Zależało mi na zmotywowaniu mojej mamy do zrobienia prawa jazdy kat. B. Zastanawiałem się co by ją do tego skłoniło. No i pomyślałem sobie, że ja jednocześnie zapiszę się na kurs kat. D. Chciałem mamie pokazać, że nie wolno się poddawać, jeżeli chodzi o realizację celów nawet gdy pojawiają się jakieś przeszkody, także

te finansowe. Mnie udało się zdobyć środki unijne na prawo jazdy, dzięki czemu spełniłem marzenia z dzieciństwa. Ja już jako dziecko, nawet gdy mogłem jechać autem z rodzicami, to wybierałem autobus. Dla wielu osób pandemia kojarzy się tylko negatywnie, ale dla mnie ten czas wcale nie był taki zły do końca. Miałem wtedy czas zrobić prawo jazdy kat. D. i postanowiłem też aplikować do MPK w Krakowie. Muszę się przyznać, że zaczynając ten kurs też miałem obawy, czy sobie poradzę. Ale jak tylko siadłem za kierownicą autobusu wiedziałem, że to jest coś dla mnie. I tak trafiłem do zajezdni Wola Duchacka. Jest to duża zajezdnia, z wieloma wspaniałymi ludźmi, którzy potrafią świetnie przekazać wiedzę. No i zapomniałem powiedzieć, o jeszcze jednej rzeczy – moja babcia była motorniczką w MPK w Krakowie. Zawsze martwiła się o mnie jak latałem. I jakoś w pewnym momencie mojej pracy stewarda zaczęła mi opowiadać o pracy w komunikacji miejskiej. Wtedy też to moje marzenie z dzieciństwa o pracy kierowcy we mnie odżyło.

MG: Jakie widzi Pan największe różnice między pracą stewarda, a kierowcą autobusu miejskiego? A może są też jakieś podobieństwa?

MM: To może najpierw podobieństwa – w liniach lotniczych i w MPK pracuje się z ludźmi, zarówno w samolotach jak i w autobusach podróżuje dużo ludzi, w różnych celach. W obu firmach trzeba umieć pracować z ludźmi. Praca kierowcy to przecież nie tylko przejechanie z punktu A do punktu B, ale przede wszystkim bezpieczne przewożenie pasażerów. Część z nich, podobnie jak to było w samolocie, też ma swoje problemy do rozwiązania lub też pytania – coś zgubili, są nowi w mieście, nie wiedzą jak gdzieś dojechać. Ponadto w tej pracy też trzeba dużo rzeczy przewidzieć, np. zachowania innych kierowców na drodze. Podobny jest także tryb pracy. Jest to praca na zmiany poranne i popołudniowe, no i w święta. Pamiętam, że na rozmowie rekrutacyjnej w MPK ktoś mnie zapytał, czy zdaję sobie sprawę, że jest to praca na zmiany i czy nie będzie mi to przeszkadzać nawet wczesne wstawanie. A nie było mi obce, ja przecież w takim trybie pracowałem przez 10 poprzednich lat.

MG: To jeszcze proszę o różnicach opowiedzieć?

MM: Pierwsza rzecz to to, że w pracy kierowcy w przeciwieństwie do pracy stewarda dużo się nie rozmawia. Trzeba być skupionym na jeździe i na drodze. W samolocie z kolei bardzo dużo się mówi i dyskutuje. Pomimo tego, że jako kierowca jestem częścią zespołu, bo współpracuję przecież z dyspozytorami Głównej Dyspozytorni Ruchu, dyspozytorem zajezdniowym, z moim zmiennikiem – to gdy się jest już za kierownicą autobusu, to zostaje się samemu. To praca zdecydowanie bardziej indywidualna. W linii lotniczej nie da się też dopasowywać grafików i nie da się wybrać zmiany. W MPK nie ma z tym problemu. Wystarczy przedstawić swoje argumenty kierownikowi i w miarę możliwości można dopasować swój grafik pracy czy to do studiów, zajęć poza pracą, opieki nad dzieckiem i tym podobnych.

MG: Co jest największym plusem dla Pana w pracy kierowcy?

MM: W MPK w Krakowie plusem jest grafik. To że jest się cały czas na miejscu. Można tworzyć rodzinne życie. Jestem krakusem i tęskniłem do tego miasta, gdy długo mnie w nim nie było. Dlatego zawsze chciałem wrócić do Krakowa. Teraz mam stabilny grafik, w dodatku jak to już mówiłem wcześniej można też ten grafik modyfikować do swoich indywidualnych potrzeb. Dobra jest też wypłata. Nawet porównując z moją poprzednią pracą to wypłaty w MPK są naprawdę w porządku. Ktoś pomyśli, że praca kierowcy jest monotonna – nic

podobnego, każdy dzień jest inny – inne są sytuacje z pasażerami, inna pogoda, warunki panujące na drodze i wyzwania stojące przed prowadzącym.

MG: Jak długo Pan już pracuje w MPK w Krakowie?

MM: Pracuję od 2020 roku, przez te trzy lata zdarzyło mi się wiele ciekawych sytuacji. Prowadziłem autobus w różnych sytuacjach w dzień, bardzo wcześnie rano, w nocy, na liniach regularnych, ale także byłem kierowcą autobusu rezerwowego. Realizowałem też dodatkowe zlecenia na przejazd, takie jak śluby, przewozy osób na imprezy masowe. Dużo przyjemności mam z pracy w autobusie rezerwowym – trzeba się wtedy wykazać kreatywnością – samemu pomyśleć, jak szybko i bezpiecznie się przemieścić autobusem tam, gdzie trzeba przewieźć czekających na przejazd pasażerów.

MG: Czy doświadczenie z poprzedniej pracy przydaje się Panu w pracy kierowcy?

MM: Zdecydowanie tak, w szczególności w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Kiedy prowadziłem autobus na linii nr 174 jedna z pasażerek zemdląła. Dzięki mojemu doświadczeniu z poprzedniej pracy od razu wiedziałem co zrobić. Zadziałałem automatycznie, a wszystko dobrze się skończyło. Zrobiłem wywiad medyczny, żeby się upewnić jakiej pomocy potrzebuje ta osoba. O zdarzeniu poinformowałem Główną Dyspozytornię Ruchu, która na miejsce skierowała odpowiednie służby. Szybko udało mi się skoordynować działania pozostałych pomagających mi pasażerów i podczas oczekiwania na przyjazd ambulansu, jeden z nich wziął ode mnie pieniądze i poszedł kupić batonik i wodę dla osoby, która zemdląła.

MG: Nie brakuje Panu emocji i znajomych z poprzedniej pracy?

MM: Muszę przyznać, że jak prowadzę autobus to często wpadam na kolegów i koleżanki z poprzedniej pracy. To bardzo miłe spotkania – wszyscy się z nich cieszymy i oni i ja. Oni mnie oczywiście zawsze namawiają do powrotu, ale ja zawsze mówię: nie, nie, nie, ja mam tu swoje miejsce i jestem bardzo zadowolony. To ja ich namawiam na spełnianie swoich marzeń!

MG: Czyli nad zmianą pracy Pan już w ogóle nie myśli?

MM: To prawda. Pracy nie chcę zmieniać, ale chciałbym poszerzyć swoje kwalifikacje. Teraz takim moim celem jest zostanie pracownikiem dwuzawodowym, a dokładnie mówiąc motorniczym i nauczyć się prowadzenia tramwaju.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

JACEK KOŁODZIEJ, MAREK GANCARCZYK

Ponad 20 wagonów NGT6 już z klimatyzacją



MPK S.A. w Krakowie cały czas montuje urządzenia klimatyzacyjne w wagonach NGT6 Bombardiera, które nie były w nią fabrycznie wyposażone. We wrześniu już ponad 20 tych tramwajów ma taki system. Do końca tego roku ta liczba wzrośnie do 24 sztuk. To będzie oznaczać, że do przebudowy pozostaną tylko wagony Bombardiera pierwszej i drugiej serii, których w sumie jest 26. W wagonach pierwszej serii z 2000 roku będzie to wymagało znacznie większego zakresu przebudowy, obejmującego wnętrza pojazdu w celu montażu urządzeń chłodzących.

Przypomnijmy, że proces wyposażania najstarszych wagonów Bombardiera z niską podłogą w klimatyzację rozpoczął się w 2020 roku. Montażem urządzeń zajmuje się Stacja Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie. Dzięki tej inicjatywie MPK S.A. oraz zakupom nowych tramwajów, cały czas zwiększa się liczba klimatyzowanych pojazdów w Krakowie. Obecnie jest to już prawie 80 proc. tramwajów. Przypomnijmy, że już od ok. 5 lat w klimatyzację wyposażone są wszystkie autobusy. ■

Zmiany w funkcjonowaniu Punktów Sprzedaży Biletów oraz nowy numer Infolinii Karty Krakowskiej



Z dniem 1 lipca 2023 roku, prowadzone od wielu lat przez MPK S.A. w Krakowie Punkty Sprzedaży Biletów, zmieniły nazwę na Punkty Obsługi Pasażerów Komunikacji Miejskiej w Krakowie (POP KMK). Zmieniła się także jednostka odpowiedzialna za ich funkcjonowanie, Punkty Obsługi Pasażera

prowadzi obecnie Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Lokalizacja trzech z tych placówek nie uległa zmianie, natomiast PSB Dworzec Główny Wschód przeniesiony został w inne miejsce w okolicy krakowskiego dworca. MPK S.A. w Krakowie nadal odpowiada za dystrybucję biletów jednorazowych oraz okresowych w au-

tomatach biletowych stacjonarnych oraz mobilnych (kontakt w przypadku reklamacji tej usługi pozostał bez zmian: reklamacje@kkm.krakow.pl oraz infolinia MPK S.A. 12 19150).

Punkty Obsługi Pasażerów KMK funkcjonują obecnie w niżej wymienionych lokalizacjach:

1. ul. Wielopole 1 (wejście od ul. Starowiśnej)
czynne: poniedziałek – piątek w godz. od 8.00 do 16.00
2. ul. Pawia 5A (hol Dworca Kraków Główny PKP)
czynne: poniedziałek – piątek w godz. od 9.00 do 17.00
3. ul. Podwale 3/5
czynne: poniedziałek – piątek w godz. od 11.00 do 19.00
4. os. Centrum D 7
czynne: poniedziałek – piątek w godz. od 11.00 do 19.00

Mając na uwadze dobro oraz wygodę Pasażera, zakres usług dostępnych w Punktach Obsługi Pasażerów praktycznie nie uległ zmianie. W nowych placówkach nadal dokonywane są następujące operacje:

- przyjmowanie wniosków o wydanie Krakowskiej Karty Miejskiej (KKM)
- sprzedaż biletów okresowych oraz jednorazowych (tylko POP ul. Wielopole1 - w ilościach hurtowych, tzn. powyżej 50 szt.)
- zapis zakupionego biletu okresowego na nośniku plastikowym
- obsługa zwrotów biletów okresowych
- zmiana linii na ważnym bilecie okresowym
- wydawanie duplikatów kart KKM
- obsługa faktur
- obsługa reklamacji biletowych
- wydawanie oraz przedłużanie biletów bezpłatnych a także operacji związanych z obsługą mieszkańca uczestniczącego w Programie pn. „Karta Krakowska”:
- przyjmowanie wniosków o przystąpienie do Programu
- nadawanie uprawnień Karty Krakowskiej
- wydawanie Karty Krakowskiej w formie karty plastikowej
- zapis uprawnień na kartach plastikowych
- przedłużanie uprawnień Karty Krakowskiej
- realizowanie wniosków o zmianę nośnika uprawnień, dodatkową formę nośnika, unieważnienie nośnika
- obsługa wniosków z placówek opiekuńczo-wychowawczych
- wydawanie duplikatów kart KK

- sprzedaż i zapis biletów okresowych mieszkańca na nośnikach plastikowych Karty Krakowskiej
- unieważnianie Karty Krakowskiej
- obsługa reklamacji.

Z dniem 1 lipca 2023 roku, prowadzoną od sierpnia 2018 roku funkcję Operatora Programu pn. „Karta Krakowska”, MPK S.A. w Krakowie przekazało w pełni do Gminy Miejskiej Kraków. Zmianie uległ również numer Infolinii Karty Krakowskiej. Informacje o Programie Mieszkańcy mogą obecnie uzyskać pod numerem Infolinii Urzędu Miasta Krakowa: 12-616-55-55. Adresy mailowe dla użytkowników Karty Krakowskiej pozostają bez zmian:

- a) reklamacje i pytania – kontakt@kk.krakow.pl
- b) potwierdzanie faktu płacenia podatków w Krakowie – okazpit@kk.krakow.pl

Co się nie zmieniło? Nie zmieniły się zasady obsługi użytkowników Karty Krakowskiej, takie jak rejestrowanie i logowanie do kont użytkowników w aplikacjach mobilnych oraz na stronie internetowej Programu: www.kk.krakow.pl. Nie zmienił się również proces dokonywania zapisu statusu Karty Krakowskiej w biletomatach stacjonarnych i mobilnych, należących do MPK S.A. w Krakowie. Zapis ten obejmuje wszystkie plastikowe nośniki uprawnień Karty Krakowskiej, do których należą:

- Karta Krakowska KK
- Krakowska Karta Miejska (KKM)
- Krakowska Karta Rodzinna KKR3+
- Legitymacja Studencka
- Małopolska Karta Aglomeracyjna (MKA)

Osiągnięcie efektu płynnej zmiany dla pasażerów, która nie wpływa negatywnie na wcześniejsze przyzwyczajenia i sposoby komunikacji, poprzedzone było ogromem wielomiesięcznej pracy dwóch Zespołów MPK S.A.: „Zespołu ds. przekazania Punktów Sprzedaży Biletów do ZTP” oraz „Zespołu ds. przekazania do Gminy Miejskiej Kraków obsługi Programu pn. Karta Krakowska”. Zespoły te składały się z profesjonalnych i niezwykle zaangażowanych pracowników wielu Działów Spółki, w tym m.in.: Działu Informatyki, Działu Personalnego, Działu Obsługi Pasażera, Działu Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury oraz Działu Obsługi Technicznej. Rolę kierowania pracami tych dwóch Zespołów Projektowych powierzono Działowi Zarządzania Projektami. W realizacji ww. projektów MPK S.A. współpracowało ściśle z Zarządzeniem Transportu Publicznego w Krakowie oraz Urzędem Miasta Krakowa (Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia oraz Centrum Obsługi Informatycznej). ■

Portal Pracowniczy dla pracowników MPK

Pod koniec czerwca 2023 roku wdrożono w MPK S.A w Krakowie Portal Pracowniczy, który zastąpił przestarzały i nierozwijalny System Informacji dla Prowadzących. Nowe oprogramowanie jest autorskim przedsięwzięciem Działu Informatyki. Jest to w pełni bezpieczna aplikacja przeglądarkowa, o ergonomicznym interfejsie, oparta na nowoczesnych narzędziach programistycznych, z dużymi możliwościami dalszego rozwoju. Portal zapewnia obecnie pracownikom dostęp do najważniejszych danych kadrowych i informacji związanych bezpośrednio ze stanowiskiem, czyli np.: do harmonogramu pracy dla prowadzących pojazdy.

W nowej aplikacji zostały wykorzystane najbardziej popularne narzędzia programistyczne oraz szczypta eksperymentalnych rozwiązań. Dużą rolę odegrała tutaj automatyzacja i integracja z innymi systemami, dzięki czemu założenie niemal 2000 kont dla pierwszych użytkowników trwało niespełna 2 godziny. W pierwszej kolejności udostępniono aplikację prowadzącym pojazdy, gdyż jak wspomniano na wstępie, aplikacja ta zastąpiła SIDP.

W trakcie przygotowań do uruchomienia projektu Portalu powstał pomysł rozszerzenia zarówno funkcjonalności jak i zasięgu przygotowywanego rozwiązania. W związku z tym w lipcu br. aplikacja została testowo udostępniona pracownikom DI i DZ i rozszerzona o informacje na temat stanu osobistych środków w Kasie Zapomogowo-Pożyczkowej i ilości wykorzystanego urlopu wypoczynkowego. W sierpniu testujący mogli obejrzeć swoje rzeczywiste pa-

ski płacowe, a kilka tygodni później aplikacja została udostępniona pozostałym działom naszej Firmy.

Jednym z założeń przy tworzeniu aplikacji było zapewnienie do niej dostępu z dowolnego miejsca (z pracy, z domu, na wakacjach) co znacząco zwiększało jej atrakcyjność, ale i też podatność na różnego rodzaju próby uzyskania nieautoryzowanego dostępu. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa zostało uzyskane przez zastosowanie niestandardowych roz-

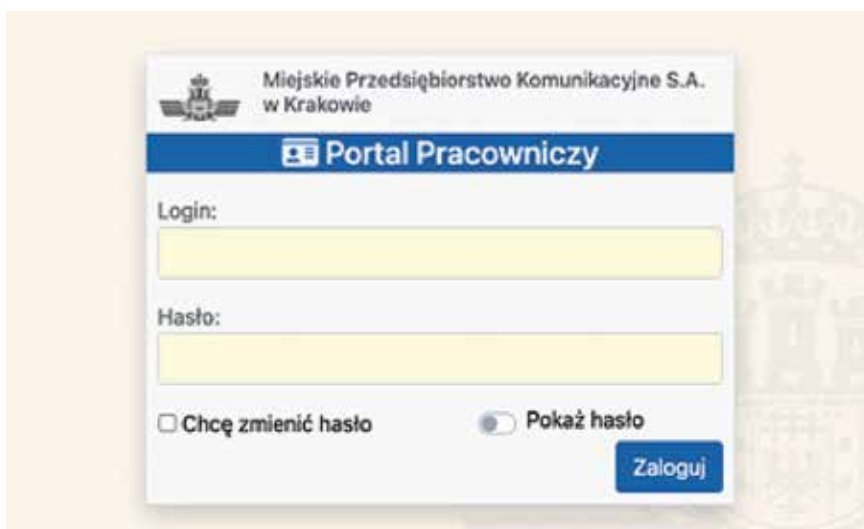
wiązań podczas jej pisania oraz współpracę ze specjalistyczną firmą doradcą z zakresu cyberbezpieczeństwa, która przetestowała Portal trzykrotnie, sugerując optymalne pod względem bezpieczeństwa rozwiązania.

Zakres informacji, jakie można znaleźć

obecnie w Portalu pochodzi z wielu źródeł. Zebranie tak wielu danych dla każdego pracownika byłoby zbyt obciążające dla aplikacji, dlatego też informacje dla użytkownika pobierają się w momencie jego zalogowania i dodatkowo są zapisywane w pamięci podręcznej, by przyspieszyć przeglądanie aplikacji oraz zminimalizować obciążenie sieci.

Najważniejsze funkcje, które obecnie oferuje aplikacja to:

- *podgląd komunikatów dotyczących zmian na liniach*
- *podgląd komunikatów kierownika działu (w formie udostępnionych plików)*
- *podgląd harmonogramów oraz szczegółów pracy na następny dzień*
- *podgląd danych kadrowych np.: paski wypłat, liczba wykorzystanego urlopu*



Ekran logowania do nowego Portalu Pracowniczego.

Ekran główny Portalu Pracowniczego

Portal umożliwia podgląd danych kadrowych, w tym pasków

- możliwość wygenerowania ankiet w celu przeprowadzenia badań wśród użytkowników
- możliwość sprawdzenia harmonogramu i szczegółów pracy dowolnego pracownika przez kierownika i dyspozytorów
- możliwość wysyłania wiadomości pomiędzy prowadzącym a kierownikiem, dyspozytorami i administratorami
- responsywność strony pozwalająca na wygodne dopasowanie się strony do małych ekranów w smartfonach i tabletach.

Napisanie aplikacji od podstaw dało nam duże możliwości rozwoju oraz dopasowania wyświetla-

nych użytkownikowi treści. Zakładamy, że Portal Pracowniczy stale będzie się rozwijać a DI będzie stopniowo rozszerzać jego funkcjonalność. Dlatego też otwarci jesteśmy na sugestie i propozycje użytkowników dotyczące jego rozbudowy, choć już teraz sami przygotowujemy nowe użyteczności.

W niedługim czasie planujemy umożliwić składanie z poziomu aplikacji wniosków np.: o paczkę mikołajkową czy o urlop wypoczynkowy. Największą jednak pracą, którą musimy wykonać jest dopasowanie Portalu do każdego z firmowych Działów tak, by użytkownik widział jedynie potrzebne mu informacje. ■

Uroczyste zakończenie XI edycji „Mecenasa Dziecięcych Talentów”

W poniedziałek, 19 czerwca w MDK „Dom Harcerza” przy ul. Reymonta 18 odbyła się uroczysta gala XI edycji projektu „Mecenas Dziecięcych Talentów”. Głównym celem spotkania było podziękowanie mecenasom za całoroczne aktywne wspieranie akcji oraz wspólne, wraz z dziećmi i rodzicami, świętowanie zakończenia kolejnej jego edycji.

Projekt „Mecenas Dziecięcych Talentów” realizowany od 2012 r., z inicjatywy Marzeny Paszkot – pełnomocnika prezydenta Krakowa ds. rodziny, to wspólne przedsięwzięcie miasta oraz Fundacji KDM, przy współpracy z Miejskim Ośrodkiem Pomocy Społecznej.

POMOC DLA UZDOLNIONYCH DZIECI

W ramach projektu pomocą obejmowane są rokrocznie utalentowane dzieci z krakowskich szkół podstawowych, mieszkańcy Krakowa, którzy ze względów materialnych, bytowych lub rodzinnych nie mogą w pełni rozwijać swoich uzdolnień i pasji. Przez 11 lat udało się wesprzeć blisko 78 młodych krakowian. Warto zaznaczyć, że jedno uzdolnione dziecko może uczestniczyć w projekcie przez kilka lat tj. np. przez 4–5 lat szkoły podstawowej. Wśród 24 dzieci uczestniczących w tegorocznej edycji znalazły się: gimnastyczki artystyczne tancerki baletu oraz tańca towarzyskiego, muzycy (w dziedzinie skrzypiec oraz fortepianu), plastycy, sportowcy (szachy, gimnastyka sportowa, wspinaczka sportowa, ju-jitsu, pływanie indywidualne, koszykówka, sport kartingowy) matematycy oraz dzieci uzdolnione w przedmiotach ścisłych.

NA CO PRZEKAZYWANE SĄ FUNDUSZE?

Fundusze przekazywane na rozwój talentów pochodzą z darowizn otrzymanych od mecenasów projektu. Z nich dofinansowane są m.in. roczne kursy edukacyjne, artystyczne, sportowe czy też obozy i warsztaty, na których dzieci mogą rozwijać swoje umiejętności i poszerzać wiedzę z interesujących je dziedzin. Zakupione zostają też pomoce naukowe, materiały edukacyjne czy akcesoria związane z doskonaleniem talentu, takie jak np. sprzęt lub stroje sportowe.



MPK S.A. od wielu lat wspiera krakowskie dzieci w ich rozwoju. W uroczystym podsumowaniu kolejnego roku programu wzięła udział Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A. w Krakowie

MECENASI PROJEKTU

XI edycję wspierało ośmiu mecenasów. Większość mecenasów jest zaangażowana w przekazywanie środków finansowych od samego początku – tj. od 2012 roku, projekt wspiera Krakowski Holding Komunalny wraz ze spółkami (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A., Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A., Wodociągi Miasta Krakowa S.A.), Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania Sp. z o.o., a także Krakowska Kongregacja Kupiecka. W 2015 r. do projektu przystąpili: Marcin Ruta – Konsul Honorowy Czarnogóry w Krakowie oraz krakowskie kościoły ewangeliczne, w tym Kościół dla Miasta Krakowa.

Na docenienie zasługują również prywatni darczyńcy, którzy wpłacają środki na konto finansowe projektu, jednak chcą pozostać anonimowi.

UROCZYSTA GALA

W wydarzeniu wzięli udział Marzena Paszkot – pełnomocnik prezydenta Krakowa ds. rodziny, Alina Brożyna – wiceprezes zarządu Fundacji KDM oraz Elżbieta Kois-Żurek – dyrektor Wydziału Polityki Społecznej i Zdrowia UMK, którzy wręczyli Mecenasom Dziecięcych Talentów okolicznościowe statuetki wraz z uroczystymi podziękowaniami za kolejny rok aktywnego wspierania uzdolnionych krakowskich dzieci. ■

JANUSZ WIĘCKOWSKI

Gramy dalej! XI sezon ligi MPK zakończony



Pracownicy zajeźdni Płaszów – zwycięzcy Ligi MPK w sezonie 2022–2023

W tytule zawarte są najważniejsze informacje dla sympatyków ligi MPK. Zakończony sezon pełen był zaskakujących sytuacji nie tylko na boisku.

Kto obserwuje rozgrywki domyśla się co mam na myśli. Nie ma więc sensu rozpisywać się na ten temat. Co było a nie jest!!! GRAMY DALEJ to najistotniejsza i najlepsza wiadomość. A na boisku w zakończonym XI sezonie działo się wiele. Znacomie rozgrywki zaczęła drużyna Bieńczyce wygrywając do szóstej kolejki wszystkie mecze. Nawet porażka na koniec rundy jesiennej z Płaszowem wydawało się nie przeszkodzi im w obronie tytułu. Jak się skończyło? „Tylko” 3. miejsce po zdobyciu wiosną zaledwie 5 pkt. Tak niestety dzieje się kiedy nagle z drużyny z różnych powodów odchodzą kluczowi zawodnicy. Doświadczyli tego również w drużynie Podgórze. Jeszcze nie tak dawno walczyli o mistrzostwo ligi a teraz szorują po dnie tabeli. Nagroda Fair Play na koniec sezonu jest docenieniem determinacji Podgórze o grę w każdym meczu wbrew personalnym kłopotom. Na drugim biegunie są obecnie Płaszów i Nowa Huta. Po słabym starcie Płaszowa (5. miejsce po 4. kolejce) nastąpiła seria 10 zwycięstw przerwana dopiero w XV kolejce przez Nową Hutę. Seria zakończona długą

wyczekiwany tytułem Mistrza ligi MPK. Jeżeli nie nastąpi nic niespodziewanego w drużynie, mogą na dłużej zadomowić się na szczycie. O drużynie Nowej Huty zawsze mówiło się, że potencjał mają, a wyników brak. Zakończony sezon weryfikuje tę opinię i to mocno. Teraz mają wynik, potencjał i perspektywy na dobre wyniki. Brożka Team to oczywiście Instruktorzy z wcześniejszych edycji ligi i przyznać trzeba że zmiana nazwy pozytywnie wpłynęła na drużynę. 4. miejsce to najlepsza lokata jaką wywalczyli we wszystkich startach. Oczywiście nazwa zobowiązuje wszak Brożka Team był już mistrzem ligi MPK (obie drużyny łączy tylko nazwa). W drużynie skończyły się już chyba na stałe kłopoty personalne i poprawie ulegają wyniki osiągane na boisku. Wola Duchacka to jedna z najbardziej utytułowanych drużyn w lidze MPK. Zawsze walczyli o najwyższe lokaty, a teraz tylko 5. miejsce? Drużyna po zawirowaniach ponownie rośnie w siłę i w kolejnym sezonie będzie groźna dla najlepszych. GRAMY DALEJ. To był trudny sezon. Wszystkim należą się gratulacje, że daliśmy radę. 25 sierpnia 2023 r. ruszył XII SEZON LIGI MPK. Bogatsi o doświadczenia minionego sezonu przystąpiliśmy do kolejnego z wiarą, że będzie lepszy dla wszystkich. ■

Fot. S. Suchoszek

AGATA SZYDŁOWSKA

Władysław Michalski po niemal 50 latach przechodzi na emeryturę

Władysław Michalski w lipcu 2023 roku przeszedł na zasłużoną emeryturę. Pan Władysław z MPK S.A. w Krakowie związany jest prawie od pięćdziesięciu lat. We wrześniu 1973 roku jako uczeń rozpoczął szkołę przyzakładową prowadzoną przez naszą Spółkę, a po jej skończeniu podjął zatrudnienie jako pracownik zaplecza. W 1996 roku przeszedł do pionu ruchowego, początkowo jako motorniczy, a od 1997 roku do emerytury pracował na stanowisku dyspozytora zajezdniowego. Poza pracą zawodową Pan Władysław bardzo szybko związał się z klubem „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie i do dziś aktywnie w nim działa pełniąc od 1978 roku funkcję Wiceprezesa, a także Prezesa klubu. Ponadto od grudnia 2011 roku do dnia dzisiejszego jest członkiem Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie. ■



JAN MACAŁA

Na zasłużoną emeryturę przeszedł Jan Zawadzki

Swoją historię z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym rozpoczął w roku 1979, kiedy podjął pracę jako motorniczy zasilający w niepełnym wymiarze godzin (30 godz./miesiąc) równocześnie studiując na Wydziale Transportu Politechniki Krakowskiej.

W latach 1982-1983 r. dalej był związany z MPK pracując w charakterze motorniczego na pełny etat, a od dnia 01.12.1983 r. na ½ etatu w zawiązku z wznowieniem przerwanych studiów wyższych, które ukończył w dniu 25.09.1987 r. uzyskując tytuł inżyniera elektryka. Po ukończeniu studiów w roku 1988 złożył podanie o przyjęcie na stanowisko referenta ds. elektrycznych w Dziale Technicznym Komunikacji Tramwajowej. Na zajmowanym stanowisku wykazywał się dużą samodzielnością w pra-

cy i podejmowaniu decyzji, zasobem wiedzy tak teoretycznej jak i fachowej, umiejętnościami organizacyjnymi swojego miejsca pracy, co skutkowało w roku 1995 wnioskiem przełożonego o awans na stanowisko specjalisty ds. elektrycznych w Sekcji Technicznej Oddziału Utrzymania Trakcji i Taboru Tramwajowego.

Jan Zawadzki w trakcie pracy w naszej firmie, zawsze dbał o własny rozwój zawodowy, co doprowadziło do równoległego z pracą zawodową, rozpoczęcia w roku 2004 zaocznych studiów magisterskich na Wydziale Inżynierii Elektrycznej i Komputerowej Politechniki Krakowskiej, które ukończył w roku 2007 uzyskując tytuł magistra inżyniera w specjalności Elektroniczne urządzenia sterowania. Był członkiem Oddziału Krakowskiego Stowarzyszenia Elektryków Polskich.



Jan Zawadzki otrzymuje podziękowanie za swoją wieloletnią pracę od Jana Macały, kierownika Działu Technicznego

Cała kariera zawodowa Janka w MPK „kręciła się” wokół tramwajów typu: N, 102N, 105Na. Pociągami złożonymi z dwóch, a nawet trzech wagonów 105Na jeździł jako motorniczy. Schematy elektryczne tych typów wagonów znał na pamięć. Wraz z jego przejściem na emeryturę nadchodzi czas, że nie będzie się u kogo poradzić, bo tak naprawdę większość pracowników posiadających podobną wiedzę, już przed Jankiem odeszła na emeryturę. Tak naprawdę to Janek przeszedł na emeryturę w czasie, w którym eksploatacja wagonów typu 105Na dobiega końca w naszej spółce, może to takie symboliczne zakończenie epoki pojazdów wysokopodłogowych.

Jest osobą chętną do pomocy i koleżeńską, często jego wiedza była wykorzystywana w naszej

Sekcji Szkolenia, gdzie przez wiele lat wspomagał sekcję w szkoleniach technicznych z zakresu elektrycznego dla motorniczych i pracowników zaplecza. Przez wiele lat był również członkiem komisji BHP, w których zawsze zabiegał o poprawę warunków pracy dla pracowników.

Był niestrudzonym, cierpliwym, oddanym oraz lubianym opiekunem w naszej spółce laboratoryjnych wycieczek studenckich oraz uczniowskich. Podczas wykonywania tych zadań był niezwykle pomocny dla młodzieży stawiającej pierwsze kroki na styku szkoła – zakład pracy.

Zawodowo, będzie nam Janka brakowało, ale mamy nadzieję, że na stopie koleżeńskiej wspólne kontakty pozostaną. ■

65-lecie „Honorowego Dawstwa Krwi” w Polsce

Początki krwiodawstwa w Polsce sięgają połowy lat 30 ubiegłego wieku. W 1935r. powstał Ośrodek Przetaczania Krwi przy Centralnej Stacji Wypadkowej PCK.

Pod koniec lat 50 Polski Czerwony Krzyż podjął kampanię honorowego krwiodawstwa.

Od 1958 r. po przejęciu przez państwo stacji i punktów krwiodawstwa PCK prowadził planową i systematyczną działalność w promowaniu honorowego dawstwa krwi. Stąd rok 1958 jest uznawany za początek „HDK” w Polsce.

Również działacze Koła PCK w MPK Kraków starali się propagować tą piękną ideę. W gronie tych osób byli m.in. Arnold Bajorek, Stanisława Budzoń, Stefan Grabowski, Adam Król, Joanna Kruk, Klemens Kuś, Stanisław Kwiatek, Tadeusz Paleczny, Włodzimierz Pietruszka, Franciszek Segiet.

W 1962 r. na wezwanie Akademii Medycznej w Krakowie 12 pracowników MPK, członków Koła PCK a zarazem organizacji młodzieżowej oddało honorowo krew. Akcja ta uważana jest za początek działalności Klubu „HDK” PCK w MPK.

Wcześniej pracownicy MPK oddawali honorowo krew indywidualnie, teraz honorowe krwiodawstwo stawało się jedną z form działalności Koła PCK. Początki były trudne i działalność Klubu była raczej akcyjna. Niemniej krwiodawców przybywało. Gdy była potrzebna krew dla ratowania życia jednej z pracownic zgłosiło się już 27 osób. Przybywało też działaczy, pojawili się młodzi ludzie, głównie z grona organizacji młodzieżowej: Andrzej Balon, Antoni Kądziołka, Stanisław Karmański, Władysław Kędziora, Jadwiga Motyka – Rudnik, Maciej Rudek, Kazimierz Sułkowski.

W dniu 5 listopada 1963 roku zorganizowano pierwszą z dużych akcji krwiodawstwa w ówczesnym ośrodku zdrowia MPK przy ul. Gazowej.

Krwiodawcy oddawali krew m.in. dla ofiar wójen, wypadków i katastrof, oraz chorych pracowników MPK i ich rodzin.

Krwiodawcy to przede wszystkim ludzie młodzi. Od samego początku najbardziej aktywni byli młodzi działacze organizacji młodzieżowych funkcjonujących w MPK. W latach 70 patronat nad działalnością Klubu objął ZMS (następnie ZSMP).



Klub HDK istnieje w MPK S.A. już od prawie 65 lat

Młodzieżowy patronat spowodował rozwój Klubu, powstały Sekcje Klubu we wszystkich zajezdniach, Klub zaczął działać systematycznie. Wprowadzono wtedy tradycję corocznego spotkania członków Klubu z Dyrekcją MPK w ramach listopadowych obchodów „Dni HDK”. Stałe były akcje „krwiodawcy dzieciom” organizowane przed 1 czerwca. Do historii przeszła największa akcja „100 krwiodawców na 100-lecie komunikacji miejskiej w Krakowie” w 1975 r. Od akcji krwiodawstwa rozpoczęła działalność nowa przychodnia zdrowia MPK przy ul. Brożka.

Aktywność Klubu wzrosła szczególnie od 1982 r., gdy Dyrektorem Naczelnym MPK został Tadeusz Trzmiel. „Młodzieżowy Dyrektor” wspierał wszelkie inicjatywy Klubu i pomagał w ich realizacji.

Krwiodawcy reagowali zawsze spontanicznie na bieżące katastrofy, oddając krew na rzecz ofiar trzęsienia ziemi w Meksyku i tragicznego wypadku MZK w Warszawie w 1985r. W latach 1983 – 1984 krwiodawcy z MPK oddawali krew na rzecz budowy

pomnika – szpitala Matki Polki w Łodzi, a w latach 1985 – 1987 na rzecz Centrum Zdrowia Dziecka w Warszawie. Oprócz akcji krwiodawstwa Klub zajmował się propagowaniem tej pięknej idei.

Wykorzystywał w tym celu będące w MPK środki masowego przekazu: „Sygnały MPK” i zakładowy radiowęzeł, a później „Przewoźnik Krakowski”. Były też uruchamiane promocyjne tramwaje i autobusy w okresie „Dni HDK” i „Tygodnia PCK”. Nawet mimo pandemii w 2021 r. z okazji Światowego Dnia Krwiodawstwa jeździł zabytkowy autobus.

Klub nasz przetrwał przemiany społeczne i reorganizacje przedsiębiorstwa na początku lat 90. Wielką w tym zasługą Marka Nawrota – prezesa Klubu w latach 1990–2008.

Dzięki przychylności nowego Dyrektora Naczelnego MPK – Juliana Pilszczka, który już wcześniej jako kierownik zajezdni wspomagał Klub i pomocy działających na terenie MPK Związków Zawodowych Klub nasz jako jeden z nielicznych nie tylko przetrwał, ale mógł nadal prowadzić aktywną działalność.

Podstawą działalności Klubu było nadal oddawanie krwi przez jego członków – głównie indywidualnie. Do końca 2013 r. Klub organizował małe akcje, przeważnie dla pracowników MPK i ich rodzin. Po decyzji Narodowego Centrum Krwi zabraniającej od 01.01.2014 r. wydawania zaświadczeń, że krew oddano dla konkretnej osoby, akcje takie nie są już organizowane. Członkowie Klubu uczestniczyli też w akcjach „Na Ratunek” na wezwania z krakowskich szpitali.

Klub aktywnie włączył się do akcji „140 litrów krwi na 140 lat komunikacji miejskiej w Krakowie”. Członkowie Klubu oddali krew w dniu 09.04.2015r. podczas inauguracji akcji w Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie. Ponadto po wielu latach przerwy w dniu 31.05.2015r. podczas „Dnia Dziecka z MPK” została zorganizowana akcja „Krwiodawcy Dzieciom” w specjalnym autobusie RCKiK do poboru krwi.

Obecnie członkowie i wolontariusze Klubu oddają krew i osocze indywidualnie, a Klub propaguje ideę honorowego krwiodawstwa i zachęca pracowników MPK do bezpłatnego oddawania krwi i osocza.

Krew może oddać każda osoba w wieku 18–65 lat o dobrym stanie zdrowia.

Zapraszamy do współpracy.

Członkowie Zarządu Klubu pełnią dyżury w każdy poniedziałek w godz.10:00–12:00 w siedzibie Klubu przy ul. Brożka 3 pok. 16 d, tel. wewnętrzny 11-79, email: klubhdk@mpk.krakow.pl ■



WŁADYSŁAW MICHALSKI,
MAREK GANCARCZYK

Zmarł Andrzej Mitka

W czwartek, 21 września 2023 roku Andrzej Mitka wieloletni pracownik MPK spoczął na cmentarzu Rakowickim. W Mszy Świętej Żałobnej wzięło udział wiele osób. Żegnała go nie tylko rodzina, ale także koledzy z MPK oraz z Towarzystwa Sportowego Tramwaj.

Andrzej Mitka przepracował w MPK 39 lat. Na emeryturę odszedł w 2019 roku. Początkowo pracował jako hydraulik, potem był brygadzystą odpowiedzialnym za zabezpieczenie obiektu pod względem ciepła oraz pod względem wodno-kanalizacyjnym. W następnych latach był także kierowcą autobusu, tzw. „zasilającym”.

Wszyscy pamiętają zaangażowanie Andrzeja w organizowanie cyklicznych turniejów piłkarskich oraz turniejów tenisa stołowego. Dzięki jego zaangażowaniu i aktywności MPK zawsze miało silną ekipę na organizowanych przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej Halowych Turniejach Piłki Nożnej i Zawodach Strzeleckich o „Złotą Paterę”.

Wiele osób wspominało Andrzeja Mitkę i podkreślało, że była to osoba koleżeńska, zawsze gotowa do pomocy tym, którym życie nie poskąpiło problemami. W trosce o innych został honorowym dawcą krwi i działaczem Klubu „HDK” PCK. Sam oddał ponad 45 litrów krwi, pozyskał też dla tej pięknej idei wielu młodych pracowników MPK. To właśnie za tą charytatywną działalność Prezydent RP wyróżnił go Brązowym Krzyżem Zasługi (2015 r.), a Prezydent Miasta Krakowa odznaką „Honoris Gratia” (2012 r.). Andrzej dostał również wiele odznaczeń PCK (m.in. medal 60-lecia Honorowego Krwiodawstwa Polskiego Czerwonego Krzyża – 2018r.). Był „Zasłużonym Pracownikiem MPK Kraków”. ■

MAREK GANCARCZYK

Zmarł Zbigniew Dymek



W środę, 13 września na cmentarzu Prądnik Czerwony odbyła się ceremonia pogrzebowa Zbigniewa Dymka, byłego wicedyrektora i wiceprezesa MPK w Krakowie. W pogrzebie uczestniczył przedstawiciel zarządu MPK S.A. w Krakowie oraz przedstawiciele załogi, którzy złożyli wieniec. W uroczystości brał także udział poczet sztandarowy przedsiębiorstwa.

Zbigniew Dymek w MPK pracował przez 10 lat, od 1985 do 1995 roku. W tym czasie pełnił najpierw funkcję zastępcy dyrektora ds. ekonomicznych, następnie był zastępcą dyrektora ds. ekonomiczno-pracowniczych. W latach 1991-1995 był wiceprezesem zarządu MPK Sp. z o.o. Zmarł w wieku 78 lat. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

Nowy Punkt Socjalny Mydlniki Wapiennik P+R

Jednym z naszych priorytetowych zadań jest stałe poprawianie warunków pracy prowadzących. Elementem tego działania jest dbałość o zaplecze socjalne. Co prawda na ten konkretny obiekt przyszło nam długo czekać, ale w końcu wykonawca dostosował budynek i jego instalacje na tyle, że mogliśmy oddać go do eksploatacji.

Punkt Socjalny Mydlniki Wapiennik P+R jest przestronny, z przedsionkiem i dużą przestrzenią w części, w której można zjeść posiłek. Został wyposażony w kuchenkę mikrofalową oraz lodówkę a także wszystkie niezbędne meble.

Ponieważ budynek jest nowy i jest objęty gwarancją prosimy o zgłaszanie na Główną Dyspozytornię Ruchu wszelkich uwag odnośnie występujących usterek.

Życzymy miłego użytkowania. ■



Nowa linia tramwajowa do Górki Narodowej z lotu ptaka



Zmiany w ubiorze kierowców i motorniczych MPK

W związku z prośbami prowadzących kierowanych podczas spotkań do Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu MPK S.A. w Krakowie, od 2024 roku kierowcy i motorniczowie będą mogli w okresie wiosennym i letnim pracować w koszulkach polo. Do tej pory ubiór prowadzących krakowskiego przewoźnika składał się ze spodni (lub spódnicy), swetra (lub pulowera) oraz koszuli i krawata. Do tego zestawu umundurowania zostanie teraz wprowadzona koszulka polo z krótkim rękawem, w wersji damskiej oraz męskiej. Wszystko po to, aby prowadzącym poprawić komfort pracy na linii, szczególnie w okresie wysokich temperatur. Oczywiście każdy prowadzący będzie mógł sam zdecydować, czy chce pracować w koszulce polo, czy też pozostać przy dotychczasowym wzorze koszuli.

Warto przypomnieć, że wszyscy prowadzący MPK S.A. w Krakowie podczas pracy zobowiązani są do



noszenia określonego jednolitego umundurowania w kolorze niebieskim. Dzięki temu każdy prowadzący MPK jest identyfikowany z miejskim przewoźnikiem. To podnosi także bezpieczeństwo pasażerów, którzy w razie potrzeby łatwo mogą zauważyć naszych pracowników i zwrócić się do nich o pomoc.

Każdemu zatrudnionemu w MPK S.A. kierowcy i motorniczemu przysługuje bezpłatny zestaw umundurowania. ■

PIOTR REŁAW

„Żegnaj lato na rok”

Kolejny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej za nami. Od początku czerwca do końca września na krakowskich ulicach i torowiskach mogliśmy zobaczyć tramwaje i autobusy wielu typów pochodzące z kolekcji MPK S.A. Dzięki wymianie tramwajów z innymi miastami można było także utworzyć trójkolorywy skład N+ND+ND złożony z wagonów pochodzących z Warszawy, Krakowa i Poznania, który był swoistą gwiazdą tego roku. Niemniejszą atrakcją była możliwość zobaczenia kilku zajezdni z okien pojazdu, dzięki liniom biegnącym przez ich teren.

Zabytkowe pojazdy przemierzając miasto niezmiennie wywoływały zaciekwawienie i podziw na twarzach przechodniów. Jednakże głównym celem Krakowskiej Linii Muzealnej jest stworzenie okazji obcowania z historią poprzez podróż,

a pasażerów także nie brakowało. Szacuje się, że tegoroczny pierwszy kurs międzymiastowego trójskładu na linii 23 przejeżdżający przez zajezdnię Podgórze był najbardziej obleganym kursem w historii KLM.

Wśród tysięcy pasażerów przez lata obserwacji można wyodrębnić kilka ich rodzajów. Przede wszystkim podróżujących możemy podzielić na tych, którzy specjalnie zjawiają się na przystanku, aby wyruszyć na spotkanie z historią, a także na takich, którzy przypadkowo trafiają na taki specyficzny pojazd w swojej podróży do celu. Do pierwszej grupy należą oczywiście pasjonaci transportu, którzy śledzą internetowe zapowiedzi obsady taborowej kolejnych niedziel, aby przejechać się każdym typem tramwaju, czy autobusu. Ważna jest dla nich nie tyle sama podróż, ile zapoznanie się z funkcjonowaniem i rozwiązaniami

technologicznymi wagonów i autobusów pochodzących z różnych okresów. Najwięcej pasażerów, którzy specjalnie zjawiają się na przystankach w oczekiwaniu na historyczny tabor to osoby, które po prostu chcą przejechać się zabytkiem i poczuć jak podróżowało się przed laty. Oczywiście najbardziej aktywne są dzieci, które chłoną wzrokiem każdy element pojazdu i starają się poznać ich przeznaczenie. Pomocą w udzielaniu takich informacji zawsze służą konduktorzy, ale czasem

usilnie próbować przekonać konduktora, że tramwajem typu Ring jeździł za młodu do Bronowic, gdy tymczasem wagon ten pochodzi z Gdańska i nigdy nie jeździł na standardowych liniach w Krakowie. Niektóre starsze osoby nie doceniają jednak niecodzienności takiej przejażdżki i mają pretensje o wysokie stopnie i brak klimatyzacji. Takie uwagi spotykają się z lekkim uśmieszkiem współpasażerów, w których głowach zapewne pojawia się wizja, jak musiałby wyglądać taki tram-



rodzice w poczuciu autorytetu starają się wytłumaczyć działanie niektórych elementów i tak potem dziecko dowiaduje się, że do otwierania drzwi służy korba, która w rzeczywistości jest hamulcem ręcznym.

Część pokładu zawsze wypełniają też osoby, które nie planowały podróży historycznym taborem, a wstępny lęk przed wejściem do pojazdu ustępuje chęci dojechania do celu kilka minut wcześniej. Czasem jest to też przypadek jak u pasażerki, która wsiadła do linii „0” myśląc, że to linia „20” tylko dwójka odpadła z tarczy gdzieś w trakcie jazdy. Jednak pierwsze zakłopotanie przy wejściu zazwyczaj szybko zmienia się w entuzjazm i zachwyty. U starszych pasażerów dodatkowo pojawia się rozrzewnienie wywołane wspomnieniem podróży z czasów młodości. Pamięć czasem jednak lubi płać figle jak w przypadku pasażera, który

waj, gdyby był wyposażony w klimatyzację. Są też ludzie, którzy za nic mają sobie małą ilość miejsca w najstarszych zabytkowych tramwajach i starają się wchodzić z rowerami. Nie jest to jednak tak dziwne jak sytuacja, kiedy grupka łapserdaków udając się do skupu złomu chciała wejść na pokład z pralką. A po czym najczęściej poznać przypadkowego pasażera? Po tym, że przy wręczaniu pamiątkowego biletu przez konduktora myśli, że to mandat za brak biletu.

Wraz z końcem lata, a zatem i sezonu Krakowskiej Linii Muzealnej na przystankach nie będzie już ludzi oczekujących na puszczące i stukające tramwaje oraz dymiące i głośne autobusy. Może część z nich w oczekiwaniu na kolejny sezon zanuci refren piosenki Zdzisławy Sośnickiej: „Żegnaj lato na rok, stoi jesień za mgłą. Czekamy wszyscy tu, pamiętaj, żeby wrócić znów.” ■

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Jelcz RTO Holownik nr 708

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Przebudowa dawnych autobusów na pojazdy techniczne była w Polsce powszechna. Zajmowały się tym firmy transportowe a także zakłady zajmujące się remontami autobusów. Niektóre wyspecjalizowały się w przebudowach i budowie nowych pojazdów specjalistycznych przy wykorzystaniu dostępnych z rozbiórek autobusów części.

W ten sposób powstawały m.in. holowniki autobusowe. Na przebudowanym podwoziu stawiano kabinę kierowcy mogącą pomieścić 5, 6 osób z kierowcą. Nad tylną ośią montowano żuraw pozwalający unieść pojazd, podczepić go do holownika i przetransportować do wyznaczonego miejsca. Najprawdopodobniej wzorem zabudowy takiego dźwigu były rozwiązania stosowane w pojazdach wojskowych. Zdemobilizowane niemal identyczne dźwigi trafiły na polskie drogi z zakupów dokonanych po 1945 roku i darów UNRRA.

Duże potrzeby holowania uszkodzonych w wyniku awarii autobusów zmusił przedsiębiorstwo do budowy specjalnego pojazdu. Nie zakupiono przebudowanego przez specjalistyczne zakłady samochodu, ale zdecydowano się na budowę takiego własnymi siłami. Skorzystano jednak z powszechnie znanego wzoru. W 1982 roku w Zakładzie Naprawy Autobusów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie powstał holownik nr 707, który użytkowany był do końca lat 80.

W 2016 roku zakupiono w Puławach identyczny holownik, ale zbudowany w 1978 roku z specjalistycznym zakładzie budowy nadwozi. Sprawny, ale wymagający naprawy pojazd w latach 2022-23 auto poddano remontowi.



Urbino Electric

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Urbino electric o długości 12 metrów, to pojazdy w których magazynami energii są baterie Solaris High Energy o łącznej pojemności około 300 kWh. Każdy z autobusów jest konstrukcyjnie przygotowany do ładowania energii zarówno przez klasyczne złącze plug-in, jak i za pomocą pantografu. Dla jeszcze większej sprawności i mniejszego zużycia energii instalację napędową wykonano w nowatorskiej technologii SiC, czyli z wykorzystaniem układów opartych o węgiel krzemowy. Zamówione przez MPK SA w Krakowie autobusy pomieszczą odpowiednio 81 pasażerów oraz 141 pasażerów.

Wszystkie systemy i urządzenia funkcjonujące w pojazdach będą zasilane wyłącznie energią elektryczną. Dodatkowe wyposażenie obejmuje, między innymi, pełen monitoring, rozbudowany system informacji pasażerskiej, klimatyzację, ładowarki USB oraz elektryczny system ogrzewania. Ponadto krakowskie Urbino electric zostały wyposażone w AVAS – innowacyjny system akustycznego ostrzegania pieszych o przejeździe tego niezwykle cichego pojazdu elektrycznego.



Jelcz RTO Holownik nr 708

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Urbino Electric

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

