

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (80) 2021
lipiec - wrzesień



W numerze:

Coraz więcej elektrycznych autobusów w Krakowie

Parada zabytkowych wagonów N

Linie Rekreacyjne

Zbierz kolekcję kart z pojazdami krakowskiego MPK – w tym numerze karty z zabytkową taksówką i radiowozem

TRANSPORT BEZ EMISJI WJEŹDZAMY NA ZIELONYM



NOWOCZESNE BEZEMISYJNE AUTOBUSY BĘDĄ WOZIĆ PASAŻERÓW NA CZTERECH LINIACH

29 kwietnia 2021 roku minęło siedem lat od uruchomienia pierwszej w Polsce regularnej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi. Tego dnia 2014 roku w Krakowie trzy bezemisyjne pojazdy wyjechały na linię nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego. W swój pierwszy kurs autobusy elektryczne wyruszyły z placu przy Barbakanie. Z tego samego miejsca, gdzie w styczniu 1927 roku po raz pierwszy w historii Krakowa zaczęły kursować autobusy na regularnej linii.

Po siedmiu latach od uruchomienia pierwszej w Polsce regularnej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi wiele się w Krakowie zmieniło i nadal zmienia. MPK SA w Krakowie w ramach projektu unijnego wprowadza do ruchu 50 nowoczesnych przegubowych autobusów elektrycznych.

Pierwsze nowe pojazdy z tej dostawy zostały oficjalnie zaprezentowane 18 marca 2021 roku na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Tego samego dnia część z nich wyjechała na linię nr 179 (Osiedle Kurdwanów – Dworzec Główny Zachód). Kilka tygodni później kolejne nowe autobusy elektryczne zadebiutowały na liniach nr 173 (Nowy Bieżanów Południe – Azory) i 503 (Nowy Bieżanów Południe – Górka Narodowa).

Ostatnią linią, na której pojawią się te autobusy jest linia nr 144 (Rząka – Azory). Dzięki zakończeniu dostaw, na liniach nr 144, 173 i 179 pasażerowie podróżować będą wyłącznie autobusami elektrycznymi. Na linii nr 503 obsługują one część kursów.

Jak łatwo zauważyć, wszystkie nowe „elektryki” będą kursować na liniach, których trasa przebiega przez Aleje Trzech Wieszców, a więc tam, gdzie zdarzają się największe przekroczenia dopuszczalnych norm zanieczyszczenia powietrza.

Nowe autobusy zostały konstrukcyjnie przygotowane do ładowania na dwa sposoby: poprzez 4-półowy pantograf dachowy umieszczony nad pierwszą osią pojazdu lub za pomocą złącza typu plug-in. Są wyposażone w monitoring, system informacji pasażerskiej, klimatyzację oraz ładowarki USB. Osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich mogą korzystać z platformy zamontowanej przy drugich drzwiach, ułatwiającej wsiadanie oraz wysiadanie z autobusu.

Zastosowane rozwiązania sprawiają, że nowe pojazdy są przyjazne dla środowiska. Ich zakup wpisuje się w działania władz miasta, których celem jest troska o czyste powietrze.

WSZYSCY TĘSKNIMY ZA SPOTKANIAMI

Pierwsze miesiące 2021 roku zostały zdominowane przez pandemię COVID-19. Pewnie niemal każdy z nas w jakiś sposób został dotknięty jej skutkami.

Oczywiście organizacja jakichkolwiek wydarzeń w tym okresie była niemożliwa. Ten numer „Przewoźnika Krakowskiego” będzie się więc różnił od poprzednich wydań, ponieważ w końcu przeczytacie relacje z wydarzeń nie tylko online, ale również z tych w „realu”. Pierwszym takim wydarzeniem była prezentacja zabytkowej taksówki MPK z lat 80. XX wieku. Została zorganizowana w połowie maja w miejscu, gdzie w przeszłości stacjonowały takie pojazdy. Co nas bardzo ucieszyło – nie brakowało chętnych, żeby zabytkową taksówkę zobaczyć na żywo.

Nie mam wątpliwości, że wydarzenia online nie zastąpią spotkań w „realu”. Tym bardziej było nam miło zaprosić najmłodszych mieszkańców z okazji Dnia Dziecka do prawdziwego tramwaju, który wyjechał na ulice miasta wioząc maskotki miejskich spółek.

To nie jedyna atrakcja przygotowana dla mieszkańców Krakowa. Po raz pierwszy od bardzo dawna na krakowskie torowiska wyjechały zabytkowe tramwaje. Były to wagony typu N, które przejechały z zajezdni w Nowej Hucie do zajezdni w Podgórzu. Relację z tego przejazdu wraz ze zdjęciami znajdziecie w tym numerze. Ja mam nadzieję, że także w przyszłości będziemy mogli organizować dla Was podobne akcje. W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” piszemy także o ważnej zmianie w przepisach ruchu drogowego, które weszły w życie 1 czerwca. Zgodnie z nimi pieszy

znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Z tej zasady wyłączony został tylko tramwaj. Oczywiście kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i zmniejszyć prędkość. To nie jedyna zmiana w przepisach dotycząca pieszych. Od 1 czerwca zaczęła również obowiązywać zasada, że podczas wchodzenia czy przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym także na przejściu, pieszy ma zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego, które może ograniczać możliwość obserwacji sytuacji. W związku z tym zmianami MPK S.A. prowadzi kampanię informacyjną skierowaną do pieszych. Specjalnie przygotowane filmy informujące o nowych przepisach są emitowane na monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach MPK S.A., a także na stronie internetowej i portalach społecznościowych krakowskiego przewoźnika.

W numerze piszemy także o uruchomieniu linii rekreacyjnych, którymi krakowianie mogą dojechać m.in. do Ojcowa. O tym, że warto było to zrobić świadczy spora liczba chętnych do podróży tymi autobusami. Co ciekawe takie linie funkcjonowały w przeszłości. Jak widać, czasem warto wrócić do starych pomysłów.

Ze swojej strony czytelników tego numeru zachęcam do odnalezienia artykułu o naszym kierowcy Mateuszu Matysiku. Przeczytacie o jego niezwykłej pasji, dzięki której łączy się z mieszkańcami innych krajów, a nawet kontynentów. Miłej lektury.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fotografia na okładce:

Autobus na linii rekreacyjnej.

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

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

W NUMERZE:

Wszyscy tęsknimy za spotkaniami <i>Marek Gancarczyk</i>	3
W Krakowie jest już 80 autobusów elektrycznych <i>Marek Gancarczyk</i>	5
Kalendarium najważniejszych wydarzeń związanych z elektryfikacją linii autobusowych w Krakowie <i>Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska</i>	7
Kolejna ładowarka dla autobusów elektrycznych w Nowym Bieżanowie <i>Mateusz Kraszewski</i>	9
Zielona energia zasila miasto <i>Dominika Biesiada</i>	10
O efektywności energetycznej w krakowskim MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	11
Pierwsza część kontraktu na dostawę 50 Lajkoników już zrealizowana <i>Marek Gancarczyk</i>	12
Powraca normalność, a więc i liga MPK <i>Janusz Więckowski</i>	13
Zabytkowe wagony N przejechały krakowskimi ulicami <i>Marek Gancarczyk</i>	15
Historia taksówek MPK w Krakowie <i>Jacek Kotodziej</i>	20
Płacisz podatki w Krakowie? Nie musisz już przychodzić do PSB, aby mieć Kartę Krakowską <i>Tomasz Bałabański</i>	23
Biletu kupionego przez Internet nie trzeba już zapisywać na karcie w automacie <i>Tomasz Bałabański</i>	24
Czerwony „Ogórek” zachęcał do oddawania krwi <i>Marek Gancarczyk</i>	25
Działalność Koła PCK i Klubu „HDK” PCK <i>Władysław Michalski</i>	26
Jaki jest ulubiony tramwaj krakowian? <i>Marek Gancarczyk</i>	26
Autobusem w przyrodę – ruszyły linie rekreacyjne <i>Jarosław Prasol</i>	27
Bezpieczeństwo pasażerów najważniejsze – MPK S.A. współpracuje z krakowską policją <i>Michał Wójtowicz</i>	28
Wyjątkowy tramwaj kursował po Krakowie w Dniu Dziecka <i>Marek Gancarczyk</i>	29
MPK S.A. w Krakowie włącza się w obchody Światowego Dnia Świadomości Autyzmu <i>Marek Gancarczyk</i>	32
MPK S.A. w Krakowie wyróżnione za działania CSR <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Zawód: kierowca autobusu, pasja: krótkofalarstwo <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Zmiany w Prawie o ruchu drogowym <i>Paweł Walasek</i>	37
Bądź bezpieczny – MPK informuje o zmianie przepisów i apeluje o ostrożność <i>Lilianna Jakiel</i>	40
Dyspozytorzy Głównej Dyspozytorni Ruchu znowo pracują razem <i>Michał Wójtowicz</i>	41
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	42
Fotozabawa	44



MAREK GANCARCZYK

W KRAKOWIE JEST JUŻ 80 AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH



W poniedziałek, 31 maja na ulice Krakowa wyjechał ostatni z zamówionych przez MPK S.A., 50. nowy autobus elektryczny. Został skierowany na linię nr 144 (Rząka - Azory). Z nowych autobusów mogą korzystać pasażerowie czterech linii - 144, 173, 179 (obsługują każdy kurs) oraz 503 (obsługują część kursów). Trasa każdej z tych linii przebiega przez Aleje Trzech Wieszczów, a więc w tym rejonie miasta, gdzie zdarzają się największe przekroczenia dopuszczalnych norm zanieczyszczenia powietrza.

Po zakończeniu dostaw udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie krakowskiego przewoźnika zwiększył się do ok. 13 proc. To więcej niż zakłada ustawa o elektromobilności, zgodnie z którą od 2022 roku udział pojazdów zeroemisyjnych w taborze MPK S.A. powinien wynosić co najmniej 10 proc. W sumie krakowianie mają już do dyspozycji 80 bezemisyjnych pojazdów. Warto pamiętać, że pierwsze takie pojazdy na regularnej linii zaczęły kursować w Krakowie już w 2013 roku. Od tego czasu MPK S.A. systematycznie powiększało flotę elektrycznych autobusów.



Autobus elektryczny na moście Dębnickim

Zamówienie najnowszych 50 przegubowych elektryków było możliwe dzięki uzyskaniu dofinansowania ze środków Unii Europejskiej. MPK S.A. już w 2019 roku wzięło udział w naborze wniosków prowadzonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Proces oceny wniosków o dofinansowanie trwał blisko 10 miesięcy i formalnie zakończył się 21 listopada 2019 r., kiedy to CUPT ogłosił informację o zakończeniu oceny. Wniosek o dofinansowanie złożony przez MPK S.A. znalazł się na 6. pozycji. Należy podkreślić, że krakowskiemu projektowi została przyznana najwyższa kwota dofinansowania wynosząca 109 692 500,00 zł. W konsekwencji dokonanej przez CUPT oceny wniosków, 31 grudnia 2019 r. została zawarta umowa o dofinanso-

wanie projektu, stanowiąca zwieńczenie listopadowego rozstrzygnięcia konkursu.

Dostawca nowych autobusów, czyli firma Solaris, została wyłoniona w postępowaniu przetargowym, które zakończyło się w maju 2020 roku. W tym samym miesiącu została podpisana umowa z producentem. Nowe, bezemisyjne pojazdy zastąpiły wycofywane z eksploatacji autobusy przegubowe z silnikami spalinowymi z najniższymi normami emisji spalin w Krakowie, czyli Euro 5. Nowe elektryki są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, nowoczesne systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, głosowe zapowiedzi przystanków, monitoring, automat biletowy oraz porty USB do ładowania smartfonów. Każdy z nich może przewozić maksymalnie 141 osób, w tym 43 na miejscach siedzących. Autobusy posiadają również udogodnienia kon-

strukcyjne ułatwiający podróż osobom o ograniczonej mobilności. Do produkcji autobusów zostały wykorzystane najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii i projektowania, gwarantujące najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania. W układzie napędowym zastosowano rozwiązanie, gdzie osie zostały zintegrowane z dwoma silnikami elektrycznymi zasilanymi energią zmagazynowaną w bateriach Solaris High Energy+. Ładowanie energii elektrycznej prowadzone jest

poprzez złącze plug-in oraz przez pantograf dachowy zlokalizowany nad pierwszą osią.

Pierwszy nowy autobus elektryczny z tego projektu został dostarczony do Krakowa 26 stycznia 2021 roku. Po upływie około dwóch miesięcy, 18 marca 2021 roku nowe autobusy zostały oficjalnie zaprezentowane z udziałem prezydenta Krakowa, Jacka Majchrowskiego. Tego samego dnia 10 elektryków wyjechało na linię nr 179 (Osiedle Kurdwanów – Dworzec Główny Zachód). ■

MAREK GANCARCZYK, KATARZYNA SADOWSKA

KALENDARIUM NAJWAŻNIEJSZYCH WYDARZEŃ ZWIĄZANYCH Z ELEKTRYFIKACJĄ LINII AUTOBUSOWYCH W KRAKOWIE

2011

- pierwszy autobus elektryczny w Krakowie. Był to autobus wyprodukowany przez firmę Solaris Bus&Coach S.A. o długości 9 metrów. Pojazd został zaprezentowany 3 października 2011 roku na terenie zajezdni autobusowej Płaszów przy okazji oddawania do eksploatacji 13 autobusów z tradycyjnymi silnikami tego producenta. Już wtedy MPK S.A. szukało możliwości zakupu pojazdów z elektrycznym napędem w ramach projektu unijnego.

2013

- pierwsze testy autobusu elektrycznego na regularnej linii. Po raz pierwszy autobus elektryczny w Krakowie zaczął wozić pasażerów 3 stycznia 2013 roku. Autobus wypożyczony z firmy Solaris kursował przez ok. 2 tygodnie na linii nr 537 (Dworzec Główny Wschód – Witkowiec). Drugi autobus elektryczny na testach pojawił się w Krakowie miesiąc później. Wyprodukowany przez AMZ Kutno pojazd także kursował na tej samej linii. MPK S.A. przetestowało jeszcze w 2013 roku autobus chińskiego producenta BYD.

2014

- to właśnie Kraków 29 kwietnia 2014 roku, jako pierwsze miasto w Polsce, uruchomił regularną linię obsługiwaną autobusami elektrycznymi. Autobusy, które woziły pasażerów na linii nr 154 zostały wypożyczone od trzech

producentów: Solaris Bus&Coach S.A., LBUS oraz Rampini (MPK S.A. wypożyczyło ten autobus z Wiener Linien). W swój pierwszy kurs autobusy elektryczne wyruszyły z placu przy Barbakanie. A więc z tego samego miejsca, gdzie w styczniu 1927 roku zaczęły kursować autobusy na pierwszej w Krakowie regularnej linii autobusowej.

9 CZERWCA 2014 ROKU

- przy ul. Pawiej powstała specjalna stacja ładowania baterii autobusów elektrycznych. Ładowanie odbywa się tam od tej pory cały czas przy użyciu pantografu, zamontowanego na dachu autobusów. Po ich podniesieniu baterie ładowane są energią pobieraną z sieci trakcyjnej. Ten sposób uzupełnienia baterii sprawia, że autobusy elektryczne mogą być doładowywane między jednym kursem a drugim i nie muszą zjeżdżać do zajezdni.

11 PAŹDZIERNIKA 2016 ROKU

- podczas Międzynarodowych Targów Transportu Zbiorowego TransExpo w Kielcach, przedstawiciele MPK S.A. i firmy Solaris Bus & Coach S.A. podpisali umowę na dostawę 20 nowych elektrycznych autobusów do Krakowa.

SIERPIEŃ 2017

- 20 nowych autobusów zaczęło wozić krakowian. Wśród nich 17 autobusów to pojazdy 12-metrowe i 3 autobusy przegubowe o długości 18 metrów.





Autobusy elektryczne w Krakowie kursują na regularnej linii nieprzerwanie od 29 kwietnia 2014 roku

MAJ 2020

- została podpisana umowa na dostawę kolejnych 50 sztuk bezemisyjnych autobusów przegubowych

GRUDZIEŃ 2020 ROK

- MPK S.A. złożyło wniosek do programu Zielony Transport Publiczny o dofinansowanie zakupu kolejnych 40 przegubowych autobusów elektrycznych.

18 MARCA 2021 ROKU

- pierwsze autobusy z 50 zamówionych przez MPK S.A. zostały oficjalnie zaprezentowane z udziałem prezyden-

ta Krakowa, Jacka Majchrowskiego. Tego samego dnia 10 elektryków wyjechało na linię nr 179 (Osiedle Kurdwanów – Dworzec Główny Zachód).

31 MAJA 2021

- na ulice Krakowa wyjechał ostatni z zamówionych przez MPK S.A., 50. nowy autobus elektryczny. ■

MATEUSZ KRASZEWSKI

KOLEJNA ŁADOWARKA DLA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH W NOWYM BIEŻANOWIE



Coraz większa liczba pojazdów elektrycznych wymusza rozbudowę odpowiedniej infrastruktury niezbędnej do ich ładowania. Już w 2019 roku MPK S.A. podjęło decyzję o rozbudowie stanowiska ładowania na terenie pętli autobusowej Nowy Bieżanów zlokalizowanej przy ul. Aleksandry o kolejne dwa punkty szybkiego ładowania za pomocą pantografu.

W tym samym roku został opracowany projekt budowlano-wykonawczy natomiast wszystkie uzgodnienia oraz decyzję zezwalającą na realizację zadania uzyskano we wrześniu 2020 roku.

W tym samym roku wyłoniono wykonawcę robót, który poza dostawą ładowarki musiał wybudować nową stację transformatorową, konstrukcję słupową do podwieszenia kopuł ładowania, wykonać podłączenia elektryczno-teletechniczne, dokonać korekty wysepki oraz pasa drogowego.

21 października 2020 roku została zawarta umowa na realizację całego zakresu prac wraz z uzyskaniem

wszystkich wymaganych prawem pozwoleń i decyzji. Wykonawca dostarczył do Krakowa dwie niezależne ładowarki każda o mocy 250kW, które zostały umieszczone w osobnym pomieszczeniu w nowej stacji transformatorowej. Kopuły ładujące zostały zamontowane na jednej konstrukcji po obu stornach wysepki rozdzielającej dwa pasy ruchu. W słupie skonstruowanym dla potrzeb zawieszenia kopuł do ładowania szybkiego zostały zamontowane przewody zakończone wtyczkami typu plug – in do awaryjnego doładowania autobusu.

Wszystkie prace związane z dostawą, montażem i uruchomieniem nowych stanowisk zostały zrealizowane w kwietniu 2021 r. i do początku maja trwały testy poprawności działania procesu ładowania dla pojazdów, zakończone pozytywnym wynikiem. W chwili obecnej mogą się tam ładować trzy autobusy jednocześnie (dwa stanowiska nowe i jedno wcześniej wybudowane). Łączna moc wszystkich ładowarek to 750kW. ■

ZIELONA ENERGIA ZASILA MIASTO



50 proc. energii wytwarzanej w spółkach komunalnych to energia odnawialna, zaś jej największym producentem jest KHK S.A.

Instytucje miejskie będą kupować wyłącznie energię z odnawialnych źródeł. Oznacza to, że przez najbliższe dwa lata zielona energia napędzi krakowskie tramwaje i elektryczne autobusy, oświetli ulice oraz miejskie budynki użyteczności publicznej. To wynik przetargu, który rozstrzygnął lider grupy zakupowej - Krakowski Holding Komunalny S.A.. Warto podkreślić, że aż 50% energii wytwarzanej w spółkach komunalnych to energia odnawialna, zaś jej największym producentem jest właśnie KHK S.A..

– Można powiedzieć, że od 1 lipca 2021 r. budynki i podmioty Gminy Miejskiej Kraków w mniejszym stopniu będą się przyczyniały do pogłębiania efektu cieplarnianego. Oznacza to, że w okresie dwóch lat unikniemy ponad 325 tysięcy ton emisji dwutlenku węgla. Będzie to znaczący wkład Krakowa w ochronę klimatu – mówi Tadeusz Trzmiel, prezes Zarządu Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., lidera Krakowskiej Grupy Zakupowej Energii Elektrycznej (KZGEE). – Nie bez znaczenia są także wymierne oszczędności, które odniesie miasto dzięki zakończonemu właśnie przetargowi na zakup energii elektrycznej. Będzie do minimum 6 mln zł w ciągu dwóch lat – dodaje prezes Trzmiel.

– Zakończony przetarg można nazwać rekordowym z kilku powodów. Po pierwsze, dotyczył największego do tej pory zamówionego wolumenu – aż 424 tys. MWh energii do 3258 punktów odbioru. Po drugie, zakup dotyczył wyłącznie zielonej energii. Po trzecie – model postępowania opisany w przetargu pozwala na zakup całości energii na najbardziej konkurencyjnych warunkach na Towarowej Giełdzie Energii. Na czym polega taki zakup? – Wybrany w przetargu wykonawca zadeklarował najniższą cenę za obsługę procesu zakupu i sprzedaży energii – już na tym etapie grupa zaoszczędzi ok. 3 mln zł rocznie. Następnym krokiem jest wspólnie poszukiwanie przez Eneę S.A., która wygrała przetarg i KGZEE najkorzystniejszego momentu zakupu na giełdzie. Od wiedzy, umiejętności i refleksu kupujących zależą dalsze oszczędności – tłumaczy Janusz Mazur, z-ca dyrektora biura ds. sprzedaży i obrotu energią KHK S.A..

Co to oznacza dla Krakowa? – Energia, która niebawem popłynie w gniazdkach szkół, urzędów, w TAURON Arenie Kraków, Centrum Konferencyjnym ICE Kraków, muzeach, teatrach, w silnikach tramwajów czy ładowarkach miejskich samochodów elektrycznych nie może pochodzić ze spalania węgla, gazu ziemnego, oleju opa-



łowego czy też innych tzw. paliw kopalnych. Wyłoniony w przetargu wykonawca musi zadbać o to, aby była ona wytworzona w odnawialnych źródłach a więc np. elektrowniach wiatrowych, fotowoltaicznych, wodnych itp. – mówi T. Trzmiel. Skąd będzie wiadomo, że prąd płynący w gniazdkach samorządowych szkół to energia odnawialna? Służy temu system gwarancji pochodzenia funkcjonujący w Unii Europejskiej i w Polsce od wielu lat. Zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zapisami umowy, wykonawca będzie zobowiązany każdemu podmiotowi miejskiemu przedstawić wystawioną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki gwarancję pochodzenia energii wytwarzanej w odnawialnym źródle.

Warto dodać, że zakup zielonej energii to niejedyne działanie gminy dla zrównoważonego rozwoju i zapobiegania globalnemu ociepleniu. Od lat prowadzony jest w Krakowie program poprawy efektywności ener-

tycznej. Największym wytwórcą odnawialnej energii jest eksploatowany przez KHK S.A. Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów. Wytwarza on rocznie ponad 90 tys. MWh energii elektrycznej i ponad 1 mln GJ ciepła. Znaczną ilość odnawialnej energii wytwarza również Wodociąg Miasta Krakowa - około 15 tys. MWh, nieco mniej MPO. Przybywa instalacji, głównie fotowoltaicznych w domach pomocy społecznej, budynkach biurowo-administracyjnych i edukacyjnych. Przygotowywane są kolejne projekty. Można z pełną odpowiedzialnością powiedzieć, że już dzisiaj z niecałych 340 tys. MWh energii elektrycznej zużywanej rocznie przez podmioty gminne aż 30% jest produkowana w miejskich instalacjach, które nie zużywają paliw kopalnych. W tej kwestii przodują spółki komunalne, gdzie wytwarzana zielona energia to prawie połowa całkowitej produkcji. ■

MAREK GANCARCZYK

O EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ W KRAKOWSKIM MPK

Wzrost cen energii, ciepła, chłodu czy wody skłaniają do szukania rozwiązań, które przyczyniają się do podnoszenia efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach komunalnych. Coraz więcej z nich poszukuje technologii, które pozwolą zoptymalizować wydatki na energię oraz obniżyć koszty codziennego funkcjonowania. W obliczu wysokich cen prądu, zmieniającego się klimatu czy coraz powszechniejszej suszy, konieczne jest wdrażanie rozwiązań, które pozwolą zwiększyć wydajność gospodarki komunalnej przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów eksploatacji w podmiotach ją obsługujących.

To właśnie zwiększaniu efektywności energetycznej w przedsiębiorstwach komunalnych było poświęcone webinarium, organizowane przez redakcję „Energia i Recykling”, które odbyło się 27 kwietnia 2021 roku.

O działaniach MPK S.A. w tym zakresie mówił Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. W swoim wystąpieniu zwrócił uwagę m.in. na wynik postępowania przetargowego grupy zakupowej Krakowskiego Holdingu Komunalnego, w efekcie którego MPK S.A. w Krakowie od 2021 roku może korzystać z energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii (OZE). Podkreślił prowadzoną przez MPK S.A. termoizolację wykorzystywanych budynków oraz racjonalne gospo-



O działaniach MPK S.A. mówił Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

darowanie zużyciem wody, m.in. wykorzystywanie wody opadowej, budowę nowoczesnych myjni tramwajów i autobusów z zamkniętym obiegiem wody, co pozwala zaoszczędzić nawet 80% wody pitnej. Podał także przykład ostatnich działań na rzecz efektywności energetycznej na terenie Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie, gdzie została wybudowana nowoczesna podstacja trakcyjna, a także została zmodernizowana sieć. ■

PIERWSZA CZĘŚĆ KONTRAKTU NA DOSTAWĘ 50 LAJKONIKÓW JUŻ ZREALIZOWANA

W maju 2021 roku do zajezdni tramwajowej Podgórze został przywieziony 35 Lajkonik. Po przejściu końcowych odbiorów technicznych oraz pozytywnym zaliczeniu testów na krakowskich torach wyjechał na regularną linię. Tym samym zrealizowana została pierwsza część kontraktu obejmująca właśnie 35 wagonów. Dostawy pozostałych 15 wagonów powinny się zakończyć w trzecim kwartale 2021 roku. W sumie całe zamówienie obejmuje dostawę 50 wagonów.

Z dostaw nowych tramwajów najbardziej mogą być zadowoleni mieszkańcy Nowej Huty. Nowe Lajkoniki zaczęły bowiem kursować na dwóch trasach do Mistrzejowic – na linii nr 9 i 14. Od 13 maja na linii nr 9 (Mistrzejowice – Nowy Bieżanów P+R) nowe tramwaje zastąpiły dwa wysokopodłogowe wagony E1 i c3 w dzień powszedni. Z kolei na linii nr 14 (Mistrzejowice – Bronowice)

dla pasażerów są obecnie dostępne wyłącznie Lajkoniki i wagony Bombardiera NGT6.

Pojawienie się kolejnych nowych tramwajów w Nowej Hucie to efekt systematycznych dostaw wagonów z fabryki Stadlera w Siedlcach. Lajkoniki to nowoczesne tramwaje wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów jest zamontowana specjalna platforma, która ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom z ograniczoną mobilnością. Z myślą o użytkow-

nikach smartfonów w pojeździe do dyspozycji są porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych oraz gniazdko elektryczne.

Dostawa 50 Lajkoników to nie ostatnia inwestycja Krakowa, której celem jest wycofanie z ruchu wszystkich

tramwajów z wysoką podłogą. Przypomnijmy, że w 2020 roku zostały podpisane umowy z firmą Stadler, które pozwolą MPK S.A. w Krakowie na zakup w sumie 60 nowoczesnych wagonów o długości ponad 33 metrów. Składają się na to zamówienie dwa kontrakty:

- Dwie umowy na zakup 10 i 25 pojazdów Lajkonik II (umowa podstawowa i opcja w ramach umowy ramowej) – podpisane 29 kwietnia 2020 roku

- Umowa na zakup 25 tramwajów Lajkonik II (opcja w ramach umowy ramowej) – podpisana 4 listopada 2020 roku.

W przypadku 60 tramwajów, których dostawy gwarantują umowy podpisane w 2020 roku, ich produkcja

i transport do Krakowa są zaplanowane na lata 2022-2023. Zamówienie nowych tramwajów wynika przede wszystkim z planowanych potrzeb Krakowa w zakresie rozwoju linii tramwajowych oraz konieczności wymiany wyeksploatowanych tramwajów. Środki na realizację zakupu kolejnych 60 tramwajów będą pochodzić z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Podobnie jak to było w poprzednich projektach, także w tym przypadku MPK S.A. wystąpi z wnioskiem o refinansowanie ich zakupu ze środków Unii Europejskiej w obecnej lub przyszłej perspektywie finansowej. ■



JANUSZ WIĘCKOWSKI

POWRACA NORMALNOŚĆ, A WIĘC I LIGA MPK

Mamy nadzieję, że tak właśnie jest i wznowienie rozgrywek oznacza powrót do normalności. W sierpniu 2019 r. ruszył IX sezon rozgrywek ligi MPK jak się okazało sezon niezwykle bo na rozegranie 12 kolejek potrzebowaliśmy aż 19 miesięcy.

Powód znają wszyscy PANDEMIA. Pierwsza część sezonu minęła pod znakiem dominacji trzech drużyn Bieńczy, Woli Duchackiej i Nowej Huty, które wysokimi wygranymi zakończyły rundę jesienną. Z bardzo dużymi kłopotami kadrowymi borykały się pozostałe trzy drużyny, a o skali tych kłopotów najlepiej świadczy fakt, że niedawny zwycięzca ligi - drużyna Podgórze, dwa mecze oddała walkowerem. Wiosną 2020 r. liczyliśmy, jak chyba wszyscy, że pandemia wkrótce się skończy i bez przeszkód dokończymy rozgrywki. Jak się okazało nie wznowiliśmy grania. Postanowiliśmy jesienią nie zaczynać nowego sezonu tylko dokończyć rozpoczęty IX. Niestety jesienią 2020 pandemia przybrała na sile i nie było mowy o rozgrywkach. Czekaliśmy więc z nadzieją, że

wiosną 2021 r. będziemy mogli wrócić na boisko. Doczekaliśmy się i wreszcie w piątek 7 maja wznowiliśmy rozgrywki ligi MPK. Decyzją kapitanów i zarządu ligi postanowiliśmy kontynuować rozpoczęty w 2019 r. sezon, ale z uwagi na ograniczony czas rozegrać tylko jedną rundę tj. 5 kolejek. Dlatego w tym najbardziej rozciągniętym w czasie sezonie mistrza ligi MPK poznaliśmy już po

12 kolejkach. Jak bardzo tęskniliśmy za grą zobaczyliśmy po liczbie chętnych we wszystkich drużynach. Nowa Huta mogłaby nawet wystawić dwie drużyny, a w pozostałych również zawodników nie brakowało. Po dwóch kolejkach zanosilo się nawet że rywalizacja o trzecie

miejsce będzie toczyć się do samego końca pomiędzy Nową Hutą a Podgórzem. Świetny start i dwa zwycięstwa Podgórze przy dwóch porażkach Nowej Huty zapowiadało emocje. Kolejne mecze to dwa zwycięstwa Nowej Huty i porażki Podgórze. Efekt taki, że niespodziewanie w ostatniej kolejce drużyna Instruktorów remisując z Podgórzem wskoczyła na 4 miejsce, najlepsze we wszystkich swoich startach w lidze. Bezkonkurencyjni w IX edycji ligi MPK okazali się kierowcy z Bieńczy. Po wygranej w sezonie 2014/15 po raz drugi zostali mistrzem ligi MPK. Drugie miejsce dla kierowców z Woli Duchackiej, którzy jedyne porażki zanotowali z Mistrzem. Wszystkim drużynom gratulujemy wytrwałości w tak nietypowym sezonie. Sądząc po liczbie i wielu nowych zawodnikach będzie kontynuacja



Drugie miejsce zajęła drużyna z zajezdni autobusowej Wola Duchacka. Kapitan tego zespołu Michał Mądry został także najlepszym strzelcem rozgrywek. Nagrody wręczał Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A.

rozgrywek ligi MPK, a kolejny sezon byłby jubileuszowym X w jedenstoletniej historii. Byłby czy będzie? Miejmy nadzieję że BĘDZIE!

KRÓL STRZELCÓW – MĄDRY Michał (Wola Duchacka) 37 bramek.

BRAMKARZ SEZONU – WÓJCİK Jarosław (Bieńczyce).
DRUŻYNA FARY PLAY – INSTRUKTORZY. ■



Najlepszy zespół Ligi MPK w sezonie 2019-2021 – Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce



Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta to trzeci zespół Ligi MPK

MAREK GANCARCZYK

ZABYTKOWE WAGONY N PRZEJECHAŁY KRAKOWSKIMI ULICAMI



Parada wzbudzała duże zainteresowanie mieszkańców

Wniedzielę, 13 czerwca po długiej przerwie na ulice miasta znów wyjechały historyczne tramwaje. Zanim jednak pojawiły się one na ulicach miasta na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta został zaprezentowany wagonu 4N. Ten pochodzący z lat 50-tych XX w. pojazd został odrestaurowany przez pracowników MPK S.A. i teraz mieszkańcy po raz pierwszy mogli

go zobaczyć na krakowskich torach. Jest to ostatni fabrycznie wyprodukowany wagon z rodziny N, którego brakowało w historycznej kolekcji krakowskiego przewoźnika.

Parada wyruszyła z nowohuckiej zajezdni o godz. 11.00. Oprócz wagonu 4N w paradzie jechały pozostałe tramwaje typu N, które posiada MPK S.A.. Były to m.in. wyjątkowe i nie prezentowane do tej pory pojazdy tech-



Przed wyjazdem parady po raz pierwszy publicznie został zaprezentowany wagon 4N

niczne – szlifierka i wagon do odśnieżania. W paradzie jechały także takie tramwaje jak warszawski wagon K czy gdańska przyczepa KSW, a więc tramwaje, których rozwiązania i konstrukcje wykorzystano przy budowie tramwaju N.

Wszystkie pojazdy biorące udział w paradzie wzbudzały spore zainteresowanie mieszkańców, którzy znaleźli się na trasie przejazdu. Sporo osób robiło zdjęcia i nagrywało filmy. Tym bardziej, że tramwaje przejechały przez całą Kraków z Nowej Huty przez al. Solidarności, pl. Centralny, al. Jana Pawła II, rondo Mogiłskie, al. Powstania Warszawskiego, rondo Grzegórzeckie, ul. Grzegórzecką, ul. Starowiślną, ul. św. Gertrudy, ul. Stradomską, ul. Krakowską, ul. Kalwaryjską, rondo Matecznego, ul. Wadowicką i ul. J. Brożka do zajezdni tramwajowej Podgórze. Warto podkreślić duży udział policjantów z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, aby przejazd kolumny zabytkowych wagonów odbywał się płynnie i bezpiecznie.

Po przyjeździe na teren zajezdni Podgórze na uczestników parady czekało mnóstwo atrakcji. Poza historycznymi tramwajami były tu prezentowane także zabytkowe autobusy, w tym m.in. Durant - najstarszy krakowski

autobus z 1929 roku. Odbył się także pokaz szlifowania szyn, a także przejazdy zabytkowymi tramwajami wokół zajezdni. Chętni mogli się także umówić na przejazd zabytkową taksówką FSO 125p lub zabytkowym radiowozem nadzoru ruchu MPK. Sporym zainteresowaniem cieszyła się także możliwość przejażdżki przyczepami autobusowymi. Kolejka chętnych, szczególnie dzieci, ustwiała się także do kabiny Krakowiaka i Lajkonika, gdzie można było usiąść na miejscu motorniczego i poczuć się jak prowadzący.

O swojej pracy opowiedzieli także policjanci pracujący z doskonale przeszkolonymi psami, które są wykorzystywane m.in. do wykrywania narkotyków. Na dzieci czekał Trambuś, który chętnie pozował do zdjęć z najmłodszymi uczestnikami parady. Na terenie zajezdni swoje stanowisko miała też Straż Miejska Miasta Krakowa.

Przejazd zabytkowych tramwajów to pierwsze tego rodzaju wydarzenie zorganizowane przez MPK S.A. od niemal 1,5 roku. Z powodu limitu obowiązującego w pojazdach komunikacji miejskiej do udziału w paradzie uprawniały specjalne bilety. Tramwaje nie zatrzymywały się na przystankach, a osoby jadące w środku musiały mieć prawidłowo zakryte usta i nos. ■



Na terenie zajezdni Podgórze były prezentowane zabytkowe autobusy



Można było zobaczyć najstarszy autobus w Krakowie



Oj nie jest łatwo prowadzić zabytkowy tramwaj



Gratka dla miłośników - pokaz szlifowania szyn



O bezpieczeństwo podczas przejazdu zadbała krakowska policja

HISTORIA TAKSÓWEK MPK W KRAKOWIE



Postój taksówek MPK na Rynku Głównym

Szare ulice z niewielkim ruchem kołowym, ale sporym ruchem pieszym, a do tego często słyszany dzwonek tramwajów, kursujących po ulicach miasta.

II wojna oszczędziła Kraków, ale jej skutki odczuwalne były w każdej dziedzinie życia, także transportu. Zaniebane, z odłazającą farbą tramwaje, nieliczne autobusy przerobione ze zdemobilizowanych ciężarówek i prywatne taksówki, których stan mocno odbiegał od przyzwoitego stanu, to codzienność Krakowa końca lat 40 XX wieku.

Budowa Huty im. Lenina rozpoczęta w 1949 roku przyciągnęła rzesze budowniczych i zwiększyła znacząco liczebność mieszkańców miasta co spotęgowało potrzeby przewozowe. Nieliczne nowe tramwaje kierowane były wyłącznie do obsługi trasy Rondo Mogiłskie – Kombinat, a zakupione na Węgrzech autobusy trafiały na tworzone w Nowej Hucie nowe linie dowożące pracowników

Huty. Mimo dużych trudności z zaspokojeniem potrzeb transportowych władze podejmowały liczne próby ograniczenia lub likwidacji prywatnego transportu. Przejęte przez państwo od Gminy Kraków Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne miało być jedynym przewoźnikiem. Wprowadzone przez władze państwowe asygnaty (zezwolenie na zakup pojazdu przydzielone wyłącznie popieranym przez państwo osobom lub instytucjom) na samochody ciężarowe i autobusy, a także zakaz sprzedaży wycofanych z ruchu takich pojazdów osobom prywatnym miał doprowadzić w niedalekim czasie do likwidacji prywatnej inicjatywy. Tylko jedynie słuszny transport kierowany centralnie zza biurka urzędu z Warszawy był „dobry”. Nieliczni już prywatni przewoźnicy nie mogli prowadzić samodzielnie swoich firm. Jedyną możliwością funkcjonowania było zrzeszanie się w obowiązkowe spółdzielnie transportowe, którym i tak mocno utrudniano życie. Na tym tle solą w oku komunistycznych urzęd-

ników państwowych i miejskich były taksówki kursujące w miastach. Je także chciano zlikwidować lub przynajmniej mocno ograniczyć, a jedynym sposobem było wprowadzenie do ruchu nowych pojazdów państwowych. Pozytywne doświadczenia zdobyte w Warszawie postanowiono wprowadzić w Krakowie.

Pierwsze informacje na temat publicznych taksówek w Krakowie pojawiły się na początku lutego 1956 roku. Poinformowano wówczas, że w najbliższym czasie na ulicach miasta pojawi się 25 nowych samochodów Warszawa M20, które zostaną odpowiednio dostosowane i będą obsługiwać krakowian. Oczywiście nikt z władz nie pytał o zdanie to, kto będzie odpowiedzialny za nową formę transportu. Dla urzędników było wiadome, że instytucją odpowiedzialną za taksówki będzie MPK w Krakowie. Nikogo nie interesowało czy firma jest do tego przygotowana, czy posiada odpowiednie zaplecze i czy ma niezbędną obsługę. Ma być i basta. A budżet? Ważniejsze były idee i cel jedynie słusznej partii.

Wzmianka na temat dostawy wspomnianych samochodów znalazła się w lokalnej prasie. Na przeszkodzie w szybkim uruchomieniu taksówek stanęły czynniki niezależne od przedsiębiorstwa, które na etapie podejmowania decyzji można było przewidzieć. Nie było odpowiedniej liczby kierowców, a także nie było niezbędnych w taksówce taksometrów, liczników odpowiednio naliczających opłaty i pozwalających rozliczyć eksploatację samochodu. Nie było także miejsca gdzie samochody mogłyby być naprawiane czy garażowane - w 1956 roku MPK dla potrzeb trójki autobusowej dysponowała jedną niewielką drewnianą halą przy ul. Rzemieślniczej zaadaptowaną z dawnej zajezdni tramwajowej.

Sytuacja z brakiem taksometrów musiała mocno uwierać, bo wszystkie krakowskie gazety codzienne rozpisywały się o tym przykrym fakcie. Podkreślano co prawda, że auta nie stoją bezczynnie i wykorzystywane są na podstawie umów z MPK przez liczne krakowskie instytucje do ich obsługi, ale cel był odmienny. Miały służyć klasie robotniczej, suwerenowi. 15 maja pierwsze trzy naście miejskich taksówek wyjechało na ulice. Swoją nowością, na tle innych pojazdów, oznakowane krótkim pasem oznaczającym taksówki, przyciągały nie tylko wzrok. O ich wygodzie powstał nie jeden artykuł, w których podkreślano, na tle innych często zaniedbanych prywatnych samochodów, zalety nowych, szybkich pojazdów. Jedynym problemem znacząco wydłużającym czas przejazdu był... brak taksometrów. Kierowcy otrzymali do dyspozycji odpowiednie tabele służące im do naliczania opłaty za przejazd, postój itp. Kolejne pojazdy, po przeszkoleniu pracowników, wyjechały w czerwcu.

Wszystkie prace związane z utrzymaniem samochodów prowadzono na jednym z kanałów hali pomiędzy autobusami. Dopiero w 1958 roku wydział taksówek

otrzymał nowe pomieszczenie dla swoich celów. Była to drewniana szopa służąca do niedawna obsłudze koni położona przy ulicy Konopnickiej. Fatalne warunki: brak ogrzewania, brak kanału obsługowego, stacji paliw, brak jakiegokolwiek zaplecza dla personelu nie były sprzyjające, ale z Warszawy płynęły kolejne asygnaty na nowe samochody. Zaplecze zbudowano wykorzystując w tym celu dwa wycofane z ruchu autobusy, ale większość pracy wykonywano na otwartym powietrzu, na placu, który udało się utwardzić pozyskanym żużlem. W 1958 roku otrzymano kolejne 25 Warszaw. W lipcu tego samego roku poinformowano opinię publiczną, że w IV kwartale 1958 do Krakowa trafią wyczekiwane taksometry. Dwa lata później do Krakowa trafią 50 samochodów, z których 20 stanowią samochody Gaz M21 Wołga, które od momentu wprowadzenia do ruchu biją rekordy zainteresowania.

Z uwagi na rozbudowę ulicy Konopnickiej i układu drogowego w rejonie ronda Matecznego zakład taksówek MPK musi opuścić zajmowany obiekt. W zamian w 1961 roku MPK otrzymało od miasta trzy nowe lokalizacje na terenie Nowej Huty. Niestety, jeden z garaży nie został dopuszczony przez straż pożarną do użytkowania, drugi zajmowany był przez pojazdy Dzielnicowej Rady Narodowej. Trzeci wybudowany na terenie osiedla B2 (obecnie os. Zielone) garaż mógł pomieścić początkowo 50 samochodów, ale jego przebudowa i budowa parkingu wokół pozwoliła na przeniesienie wszystkich pojazdów osobowych do nowej lokalizacji. Stacja paliw nadal znajdowała się na ul. Rzemieślniczej co zwiększało znacząco funkcjonowanie miejskich taksówek. W 1964 roku liczba pojazdów osiągnęła 100 i od tego czasu raczej utrzymywała się na podobnym poziomie. W tym samym 1964 roku MPK otrzymało 15 samochodów ciężarowych marki Żuk A03, które zostały przeznaczone na pojazdy użytkowe dla mieszkańców otwierając nową formę transportu w Krakowie – taksówki bagażowe. Od samego początku cieszyły się one ogromnym powodzeniem. Niebawem okazało się, że w odróżnieniu od taksówek osobowych bagażowe są dochodowe i w zasadzie zakład, mimo deficytowych samochodów osobowych, utrzymuje się dzięki przewozom towarowym. Ich liczbę zwiększono w 1967 roku do 60 sztuk.

Miejskie taksówki osobowe powołane do funkcjonowania nieco na siłę sprawiały spore kłopoty. Największym problemem byli kierowcy. Pierwsze skargi na ich działania pojawiły się już kilka miesięcy po uruchomieniu tej formy transportu. Wiosną 1957 roku kierowcy złożyli wniosek o wydzierżawienie lub sprzedaż pracownikom samochodów na dogodnych warunkach. Nie było zgody na takie działanie, ale równocześnie nie było pomysłu na dyscyplinowanie kierowców, którzy wybierali sobie kursy lub klientów. W 1972 roku Rada Narodowa wo-

bec nieustannie rosnących kosztów funkcjonowania miejskich taksówek wstrzymała dotowanie tego rodzaju transportu oczekując poprawy działania. Przykładem do naśladowania miały być taksówki bagażowe. Liczba miejskich taksówek zmalała do 65 sztuk. Jednak na horyzoncie było wydarzenie, które politycznie mogło odpowiadać wielu niewykształconym, a zajmującym wysokie stanowiska aparatczykom: 100-lecie komunikacji w Krakowie. Liczne zobowiązania, obietnice, a co za tym idzie uściski dłoni, cytaty w prasie a może nawet i w kolorowej telewizji. Zapomniano o ekonomii. Ważniejsze były inne sprawy. W 1975 roku na jubileusz miejskiego transportu wprowadzono nową formę transportu realizowaną przez zakład taksówek: „wielkopojemne taksówki”. Doświadczenia z próbnej eksploatacji mikrobusów prowadzone przed dekadą wykazały, że na niektórych połączeniach z powodzeniem mogą być eksploatowane nieduże autobusy, które dzięki swojej zwrotności mogą być także kierowane w ciasne ulice miasta uzupełniając siatkę połączeń. Do życia powołano linie autobusowe oznaczone literą M z odpowiednią cyfrą. Na trasy tych „emek” skierowywano otrzymane 20 samochodów Nysa 521 i 522. Pomalowane w pierwszym okresie w barwy kremowo bordowe rozpoczynały swe trasy na krakowskim Rynku. Podobnie jak pozostałe taksówki obsługiwane były przez garaże na osiedlu Zielonym. Z czasem liczba samochodów Nysa wzrosła w szczytowym momencie do 40 samochodów obsługujących sześć linii. Pojazdy mieściły zaledwie 9 osób, ale cieszyły się, na większości tras, dużym powodzeniem mimo stosunkowo wysokiej opłaty. Koszt biletu za przejazd mikrobusami wynosił 5 złotych przy cenie biletu za autobus w wysokości 1,5 zł czy 1 za tramwaj. Początkowo w Nysach obok siedzenia kierowcy zamontowany był automat biletowy Krab, w którym można było nabyć bilety, potem sprzedaż prowadził kierowca. Z uwagi na zużycie posiadanych i brak dostaw nowych pojazdów, pięć lat po uruchomieniu, w lutym 1981 roku, linie mikrobusowe zlikwidowano. W 1983 roku miejskich taksówek było tylko 70 sztuk. Wykorzystywano samochody marki Wołga Gaz 24 i Fiaty 125p. Ponownie zastanawiano się nad ich likwidacją z uwagi na ponoszone przez przedsiębiorstwo koszty. Jak przed laty taksówki bagażowe, których ilość zwiększono do 100 samochodów pozwalały utrzymać zakład. I zapewne znów ambicja kogoś z polityków sprawiła, że taksówki należące do MPK zamiast być likwidowane utrzymywane były na siłę. Wymieniono tabor utrzymując podobną liczbę samochodów: Fiat 125, FSO 1500, Polonezy 1500, Wołgi Gaz 24, a nawet Dacie 1300 woziły pasażerów. Pod koniec lat 80. wraz z zachodzącymi przemianami przyszedł trudny czas dla miejskich taksówek. Ustalenie cen za przejazdy zależało od Rady Narodowej, a ta

nie zawsze miała ochotę podejmować jakkolwiek decyzję. Może to postępowanie dobre było dla mieszkańców ale przy szalejącej inflacji nie koniecznie dla przedsiębiorstwa zwłaszcza, że od połowy 1989 roku zakład taksówek był „na własnym rozrachunku”. W kwietniu wskazanie taksometru mnożono przez 13 przy obliczaniu należnej opłaty, a w listopadzie wynik otrzymywano po pomnożeniu wskazań licznika już przez 45. Próbowano wprowadzić rozwiązania zwiększające atrakcyjność miejskich taksówek. W listopadzie 1989 roku wprowadzono „radio taxi” czyli łączność pomiędzy centralą a kierowcą samochodu co dawało możliwość zamawiana przez telefon np. z domu czy pracy. Niestety wszystkie te działania nie przynosiły oczekiwanego rezultatu. Dodatkowo wprowadzony został zakaz udziału przedsiębiorstw państwowych (a takim było MPK do końca 1990 roku) w organizowanych przetargach na nowe samochody sprzedawane przez państwowe firmy. Jednocześnie zlikwidowano istniejące od półwiecza asygnaty na samochody dla firm. Brak zakupu nowych samochodów w był w zasadzie gwoździem do trumny miejskich taksówek.

W listopadzie 1990 roku dotychczasowe Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zostało przekształcone. W wyniku podjętych przez Radę Miasta decyzji dotychczasowe MPK przedsiębiorstwo państwowe zostało skomunalizowane i podzielone na sześć teoretycznie niezależnych spółek związanych z komunikacją. Podział MPK jako przedsiębiorstwa państwowego na spółki należące do gminy zakończył 45 letni okres posiadania taksówek przez MPK. Większość samochodów wykorzystywanych jako taksówki została przekazana do nowej spółki. W MPK pozostawiono kilka pojazdów wykorzystywanych w następnych latach jako pojazdy służb nadzoru ruchu.

Z dawnego Zakładu Taksówek MPK powstał Miejski Zakład Transportu Sp. z o.o. Firma od pierwszych dni stycznia 1991 roku prowadziła normalną działalność gospodarczą. Zajmowała się obsługą nie tylko taksówek, ale całego przejętego od dawnego MPK specjalistycznego transportu (cystern dowożących paliwo do autobusów, samochodów ciężarowych wykorzystywanych przy remontach np. torowisk, dźwigów, koparek i innych). Brak doświadczenia w działaniu w nowej formie, liczne ograniczenia stawiane dawnym firmom państwowym, a zwłaszcza zmuszanie przez miejscowych nowopowołanych polityków (będących od teraz we władzach spółki i sprawujących faktyczne kierownictwo) do działań nie zawsze korzystnych dla firmy, przy wielu odgórnym ograniczeniach doprowadziło do szybkiego upadku nowego przedsiębiorstwa. W 1991 roku z ulic miasta zniknęły ostatecznie miejskie taksówki. ■

TOMASZ BAŁABAŃSKI

PŁACISZ PODATKI W KRAKOWIE? NIE MUSISZ JUŻ PRZYCHODZIĆ DO PSB, ABY MIEĆ KARTĘ KRAKOWSKĄ



Od 17 maja 2021 roku Urząd Miasta Krakowa razem z operatorem Karty Krakowskiej, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, umożliwia osobom niezameldowanym na terenie Miasta, a starającym się o Kartę Krakowską lub wnioskującym o jej przedłużenie, przesyłanie wymaganych dokumentów potwierdzających rozliczenie podatku PIT na terenie Miasta na dedykowaną skrzynkę e-mail.

Przypomnijmy, że osoba zamieszkała na terenie Krakowa, ale w nim niezameldowana na stałe, musiała w celu uzyskania statusu Karty Krakowskiej, udać się do Punktu Sprzedaży Biletów komunikacji miejskiej celem okazania potwierdzenia rozliczenia podatku w naszym mieście. Zazwyczaj była to pierwsza strona złożonego PIT z prezentatą Urzędu Skarbowego lub wydruk elektronicznego rozliczenia wraz z Urzędowym Potwierdzeniem Odbioru. Zamiennie można było przedstawić zaświadczenie o rozliczeniu podatku w Krakowie wystawione przez właściwy Urząd Skarbowy. Identyczna procedura obowiązywała przy przedłużaniu ważności Karty Krakowskiej.

Konieczność osobistego okazania wymaganych dokumentów, szczególnie w dobie pandemii COVID-19, stwarzała mimo stosowanego w każdym PSB ścisłego reżimu sanitarnego, pewną niedogodność i ryzyko dla zdrowia osób chcących przedłużyć ważność Karty Krakowskiej. W tym celu Wydział Polityki Społecznej i Zdro-

UWAGA!

Przed przesłaniem na skrzynkę okazpit@kk.krakow.pl dokumentacji PIT złóż wniosek o wydanie Karty bądź przedłużenie jej ważności. Przesłana dokumentacja PIT, do której nie będzie można przypisać wniosku, będzie kasowana.

Nie należy przysyłać skanu całego formularza PIT, szczególnie stron zawierających wyliczenia dochodów i obciążeń podatkowych! Wymagana jest jedynie PIERWSZA STRONA formularza PIT (ta z danymi osobowymi oraz oznaczeniem Urzędu Skarbowego, do którego jest kierowany), wraz z prezentatą US lub UPO.

wia UMK wraz z MPK S.A. wprowadził nowy sposób zdalnego okazywania wymaganych dokumentów.

Posiadacz Karty Krakowskiej, który dotychczas okazywał PIT w PSB może teraz zeskanować wymagany dokument i przesłać go na skrzynkę: okazpit@kk.krakow.pl. Upoważniony pracownik MPK po stwierdzeniu kompletności i czytelności przesłanych dokumentów, nada lub przedłuży status Karty Krakowskiej, a następnie zniszczy załączniki dołączone do maila.

Liczymy, że nowy sposób spotka się z przychylnym przyjęciem posiadaczy Karty Krakowskiej i zmniejszy znacząco kolejki w Punktach Sprzedaży Biletów.

Oczywiście nadal można składać wniosek o wydanie lub przedłużenie ważności Karty i okazywać PIT w formie tradycyjnej tj. papierowej.

Szczegółowe informacje przygotowane przez UMK są umieszczone na stronie www.kk.krakow.pl. ■

BILETU KUPIONEGO PRZEZ INTERNET NIE TRZEBA JUŻ ZAPISYWAĆ NA KARCIE W AUTOMACIE



Od 4 kwietnia 2021 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wraz z Zarządem Transportu Publicznego wprowadziły kolejne udogodnienie dla pasażerów Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Od tego dnia osoby nabywające bilety okresowe na nośniku plastikowym (KKM, KK, MKA) przez Internet nie muszą już zapisywać ich w automacie biletowym.

Dotychczas osoba, która kupowała imienny bilet okresowy przez internet na nośniku plastikowym musiała, po jego nabyciu i opłaceniu – zapisać go fizycznie na tym nośniku. W tym celu musiała udać się do dowolnego automatu biletowego i wykonać czynność zapisu.

Wynikało to z ówczesnego ograniczenia używanych urządzeń kontrolnych, które działały bez dostępu do sieci internet.

Od kwietnia 2021 roku każdy bilet zakupiony przez Internet na nośniku plastikowym (system Bilet) nie musi już być zapisywany na tym nośniku. Urządzenia kontrolujące posiadają wgraną aktualną bazę danych sprzedanych biletów, identyfikowanych przez numer karty plastikowej i ID jej posiadacza.

Niezapisany fizycznie na nośniku, a istniejący tylko w bazie danych bilet, nie będzie oczywiście widoczny na karcie (nie został przecież na niej zapisany), zatem nie będzie można sprawdzić jego parametrów w kasownikach oraz w automatach biletowych mobilnych (w pojazdach) jak i stacjonarnych.

Oczywiście, jeżeli pasażer zechce zapisać taki bilet, jak poprzednio w automacie, może to uczynić na starych zasadach. Taki bilet będzie wówczas widoczny i odczytywany w automatach i kasownikach. ■

MAREK GANCARCZYK

CZERWONY „OGÓREK” ZACHĘCAŁ DO ODDAWANIA KRWI



Czerwony Ogórek promował akcję oddawania krwi

W poniedziałek 14 czerwca z okazji Światowego Dnia Krwiodawstwa na ulice miasta wyjechał zabytkowy autobus „Ogórek”. Kursował w godzinach od 8.00 do 16.30 z Borku Fałęckiego do Dworca Głównego Zachód. W tym wyjątkowym czerwonym autobusie członkowie klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK, który funkcjonuje przy MPK S.A. w Krakowie, zachęcali krakowian do oddawania krwi. Szczególnie ważne jest to bowiem właśnie w okresie wakacyjnym, kiedy bardzo często jej brakuje. Każdy, kto wszedł do autobusu otrzymał m.in. informację o warunkach oddawania krwi oraz miejscach, gdzie można to zrobić w Krakowie.

Przejazd autobusem był bezpłatny. Akcja była organizowana we współpracy z Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie oraz Urzędem Miasta Krakowa. ■



Artur Drożdż, prezes HDK i Władysław Michalski, wiceprezes HDK w czerwonym Ogórku

DZIAŁALNOŚĆ KOŁA PCK I KLUBU „HDK” PCK

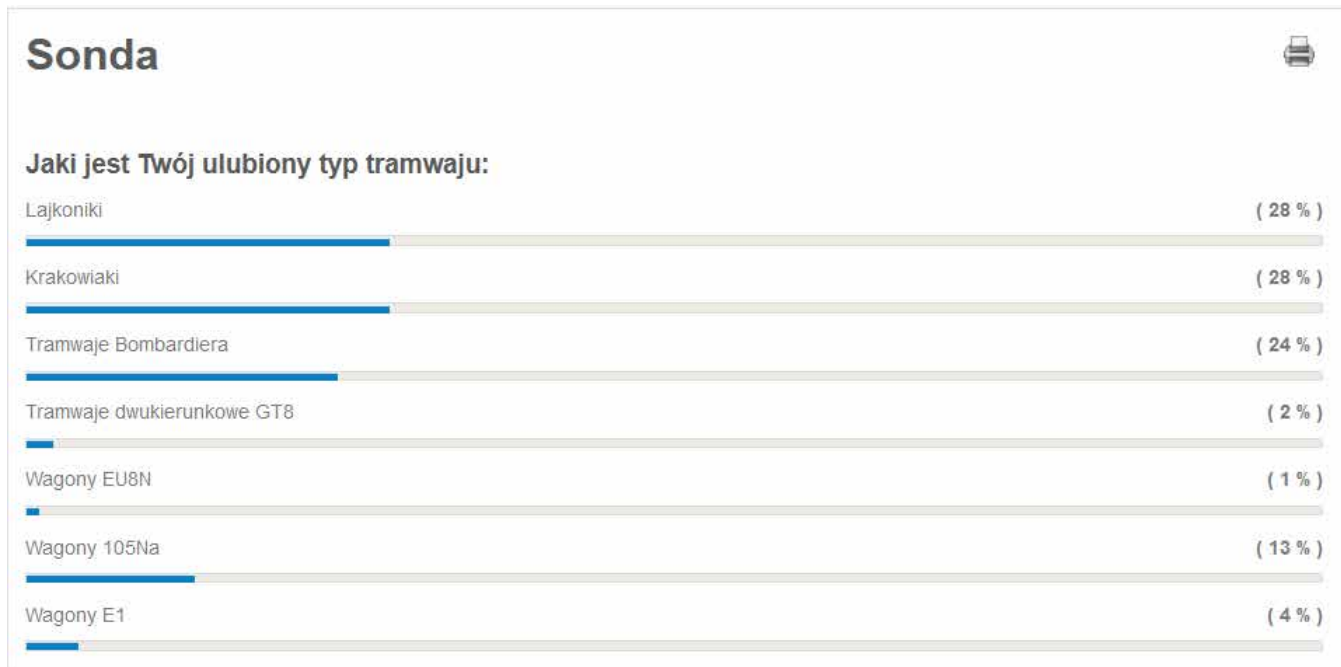
Kolejne fale pandemii koronawirusa paraliżują działalność Zakładowego Koła PCK i działającego w jego ramach Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK.

Znów nie mogła się odbyć kwesta w specjalnym tramwaju, z której dochód byłby przeznaczony na zakup paczek dla podopiecznych PCK w Krakowie przed świętami Wielkanocnymi. W tej sytuacji Zarząd Koła i Klubu zwrócił się o pomoc do działających na terenie MPK Związków Zawodowych. Dzięki pozytywnej

reakcji trzech związków zostały zakupione artykuły spożywcze i środki czystości na kwotę ponad 600 zł. Były to m.in. gotowe obiady w słoikach, żurek w kartonach, zupy w proszku, konserwy, olej, kawa, herbata i czekolady. W dniu 22.03.2021 r. członkowie Zarządu Koła i Klubu przekazali te produkty do Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie. Zostaną z nich przygotowane paczki dla ludzi chorych, samotnych i ubogich. ■

MAREK GANCARCZYK

JAKI JEST ULUBIONY TRAMWAJ KRAKOWIAN?



Oto zapytaliśmy krakowian w sondzie zamieszczonej na stronie www.mpk.krakow.pl. Użytkownicy strony mogli głosować na siedem typów tramwajów, które są obecnie eksploatowane w Krakowie. Okazuje się, że najpopularniejsze są Lajkoniki i Krakowiaki, to na nie najczęściej głosowali pasażerowie (po 28 pros. Głosów). Dopiero za nimi znalazły się wagony Bombardiera (24 proc.). Sporo głosów o dziwo zyskały wagony 105N, a więc popularne Akwaria (13 proc.). Znacznie słabiej ocenione zostały wagony E1 (4 proc.) i GT8S (2 proc.). Najmniej głosów, bo tylko 1 proc. uzyskały wagony EU8N. W sondzie oddano prawie 3000 głosów. ■

żerowie (po 28 pros. Głosów). Dopiero za nimi znalazły się wagony Bombardiera (24 proc.). Sporo głosów o dziwo zyskały wagony 105N, a więc popularne Akwaria (13 proc.). Znacznie słabiej ocenione zostały wagony E1 (4 proc.) i GT8S (2 proc.). Najmniej głosów, bo tylko 1 proc. uzyskały wagony EU8N. W sondzie oddano prawie 3000 głosów. ■

JAROSŁAW PRASOŁ

AUTOBUSEM W PRZYRODĘ – RUSZYŁY LINIE REKREACYJNE



Lato już jest, a obostrzenia związane z trwającą już od ponad roku pandemią są sukcesywnie znoszone. Mieszkańcy naszego miasta coraz chętniej wychodzą ze swoich domów w poszukiwaniu chwili odpoczynku i relaksu na świeżym powietrzu. Część z nas wybiera spacer w granicach Krakowa – po ścisłym centrum lub korzysta z dostępnych terenów zielonych – parków czy lasów.

Niektórzy jednak wybierają się nieco dalej – poza granice Krakowa. To z myślą o nich, miasto po raz pierwszy od wielu lat, uruchomiło trzy specjalne linie rekreacyjne, które od dnia 1 maja 2021 roku kursują w rejonach szczególnie uczęszczanych przez krakowian w ciepłe i słoneczne dni.

Linia LR0 kursuje z Os. Podwawelskiego przez al. Mickiewicza, ulicę Czarnowiejską, Armii Krajowej i dalej przez miejscowości zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 94 pod zamek w Ojcowie.

Linia LR1 kursuje z Nowego Kleparza przez aleje Trzech Wieszczów, ul. Wielicka, autostradę A4 do niepołomickiej puszczy.

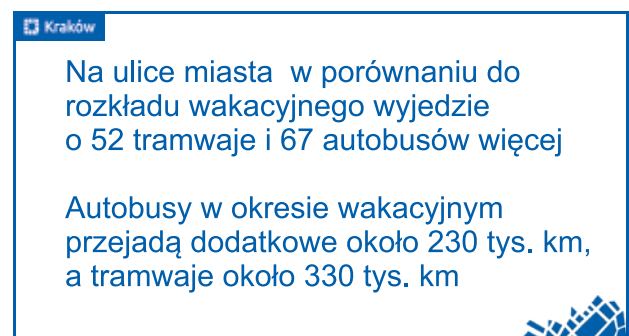
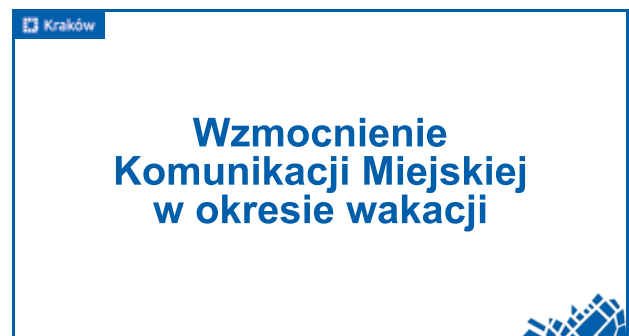
Linia LR8 kursuje Bronowic Małych przez Pasternik, Brzeznie, Kobylany do Będkowic Pętli.

Linie rekreacyjne zatrzymują się wyłącznie na wybranych przystankach, co sprawia, że czas przejazdu z Krakowa do miejsc wypoczynku poza miastem jest bardzo atrakcyjny. Należy jednak pamiętać, że linie rekreacyjne kursują wyłącznie w dni słoneczne. W każdy czwartek, ZTP publikuje komunikat z informacją, czy w dany weekend linie zostaną uruchomione.

Linie LR0 i LR8 obsługuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, natomiast linię LR1 firma Mobilis sp. z o.o.

Co ważne, linie rekreacyjne zostały włączone w system komunikacji miejskiej, co oznacza, że osoby posiadające bilety sieciowe na strefę pierwszą (miejską), promocyjnie mogą się nimi poruszać bez dodatkowych opłat. Pozostałe osoby w przypadku braku biletu sieciowego, mogą skorzystać z biletów jednorazowych dostępnych w taryfie przewozowej.

Od dnia 1 maja 2021 roku została także zwiększona częstotliwość linii 134, kursującej z Cracovii Stadion do ZOO, a także uruchomiona została nowa linia 434, która realizuje kursy na krótkiej trasie Baba Jaga – ZOO. Linia 434 dedykowana jest szczególnie osobom, które zostawiają samochody na parkingu zlokalizowanym właśnie w rejo-



nie przystanku Baba Jaga. Dodatkowe kursy linii 134 i linia 434 również uruchamiane są w zależności od pogody – analogicznie jak linie rekreacyjne.

Na okres wakacyjny ZTP uruchomił również czwartą linię rekreacyjną, która połączyła Plac Centralny im. R. Reagana z nowopowstałym kąpieliskiem w Przylasku Rusieckim. Ponadto, planowane są także dodatkowe linie kursujące w rejon kąpieliska Bagry oraz Kryspinowa. Informacje o uruchomieniu kolejnych linii będą dostępne na stronie organizatora komunikacji miejskiej, a także na www.mpk.krakow.pl. ■

BEZPIECZEŃSTWO PASAŻERÓW NAJWAŻNIEJSZE – MPK S.A. WSPÓŁPRACUJE Z KRAKOWSKĄ POLICJĄ

W 2020 roku kontynuowano współpracę z Wydziałem Ruchu Drogowego i Wydziałem Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Krakowie w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez uczestników ruchu. W ramach tej współpracy zorganizowano 22 akcje, w wyniku których Policja ukarała mandatami 73 sprawców wykroczeń przeciw bezpieczeństwu drogowemu, pouczyła 47 razy oraz 11 spraw skierowała do sądu.

Ponadto wspólnie z Policją przeprowadzona została „Akcja maseczka”. Akcja została przeprowadzona w związku z napływającymi interwencjami od pasażerów odnośnie niestosowania się do rygorów sanitarnych zasłaniania ust i nosa przez niektóre osoby podróżujące tramwajami i autobusami. Akcja miała za zadanie uświadomić pasażerom, że bezpieczeństwo współpasażerów jest rzeczą nadrzędną w środkach komunikacji miejskiej. Po stwierdzeniu nieprawidłowości policjanci podejmowali interwencję, która kończyła się pouczeniem a nawet mandatami karnymi. Patrole odbywały się od czerwca do grudnia. Podczas „akcji maseczka” w sumie za niezasłanianie ust i nosa pouczone 705 osób. Policja wystawiła 135 mandatów karnych.



Policja sprawdzała, czy w pojazdach MPK S.A. pasażerowie zakrywają nos i usta

Od 16 do 22 września 2020 roku obchodzony był Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. W tym okresie MPK S.A. w Krakowie zaplanowało działania,

których celem było bezpieczeństwo pasażerów komunikacji tramwajowej i autobusowej oraz płynność przejazdu tramwajów w centrum miasta. W trosce o bezpieczeństwo osób korzystających z komunikacji miejskiej od 16–22 września inspektorzy ruchu MPK wspólnie z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie prowadzili kontrole na wybranych liniach aglomeracyjnych i sprawdzali, czy pasażerowie tych linii stosują się do obowiązku zakrywania ust i nosa. Akcja ta była możliwa dzięki podpisanemu w lipcu 2020 roku porozumieniu o współpracy między MPK S.A. w Krakowie i Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie.

W trakcie pięciodniowej wspólnej operacji policjanci z inspektorami MPK skontrolowali 39 autobusów, ujawniając 15 naruszeń dotyczących niestosowania się przez pasażerów do obowiązku zakrywania ust i nosa. Wszystkie te osoby zostały pouczone. Ponadto nałożone zostały dwa mandaty karne za spożywanie alkoholu na przystanku i w autobusie. ■
fot. KWP w Krakowie

MAREK GANCARCZYK

WYJĄTKOWY TRAMWAJ KURSOWAŁ PO KRAKOWIE W DNIU DZIECKA



Do podróży tramwajem zapraszał dzieci Lajkonik

W Dniu Dziecka, 1 czerwca na ulice Krakowa wyjechał wyjątkowy wesoły tramwaj. Każdy łatwo mógł go rozpoznać, bo był to nowoczesny Lajkonik z napisem „Dzień Dziecka” na wyświetlaczach. Mogliśmy w nim usłyszeć znane muzyczne przeboje dla dzieci. Nie zabrakło w nim także atrakcji przygotowanych z myślą o najmłodszych mieszkańcach miasta. O dobrą zabawę zadbały podróżujące w tym tramwaju wyjątkowe maskotki: Trambuś z MPK S.A., Kropelka z Wodociągów Miasta Krakowa oraz Kaloryferek z MPEC. Pomagał im zabawny Klaun, przynoszący szczęście Lajkonik z Teatru Ludowego oraz wodociągowy Dziadek Tadek ze swoim wnuczkiem Olkiem i smokiem Skratkiem. Każda z tych postaci miała sporo słodkich niespodzianek, które chętnie rozdawała dzieciom. Tramwaj o 9.30 wyjechał z zajezdni tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brożka 3 i ulicami Wadowicką, Kalwa-

ryjską, Krakowską, Stradomską i św. Gertrudy dojechał do centrum miasta. Następnie przez około godzinę kursował wokół I Obwodnicy zatrzymując się kolejno na następujących przystankach: Poczta Główna, Teatr Słowackiego, Stary Kleparz, Teatr Bagatela, Filharmonia, Plac Wszystkich Świętych.

Po zakończeniu kursu wesołego tramwaju, po godz. 11.00 na placu Wszystkich Świętych wszystkie maskotki przesiadły się do elektrycznego autobusu, który zawiózł je do Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Krakowie. Maskotki zawioczyły dzieciom z oddziału onkologicznego upominki przygotowane przez Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego oraz KHK S.A., MPK S.A., Wodociągi Miasta Krakowa, MPEC S.A. oraz Arenę Kraków S.A. Wielką paczkę prezentów odebrał prof. dr hab. Krzysztof Fydelek, dyrektor Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Krakowie. ■



O dobrą zabawę zadbały podróżujące w tym tramwaju wyjątkowe maskotki



Paczka pełna prezentów została przewieziona przez inspektorów ruchu MPK S.A. do chorych dzieci elektrycznym autobusem

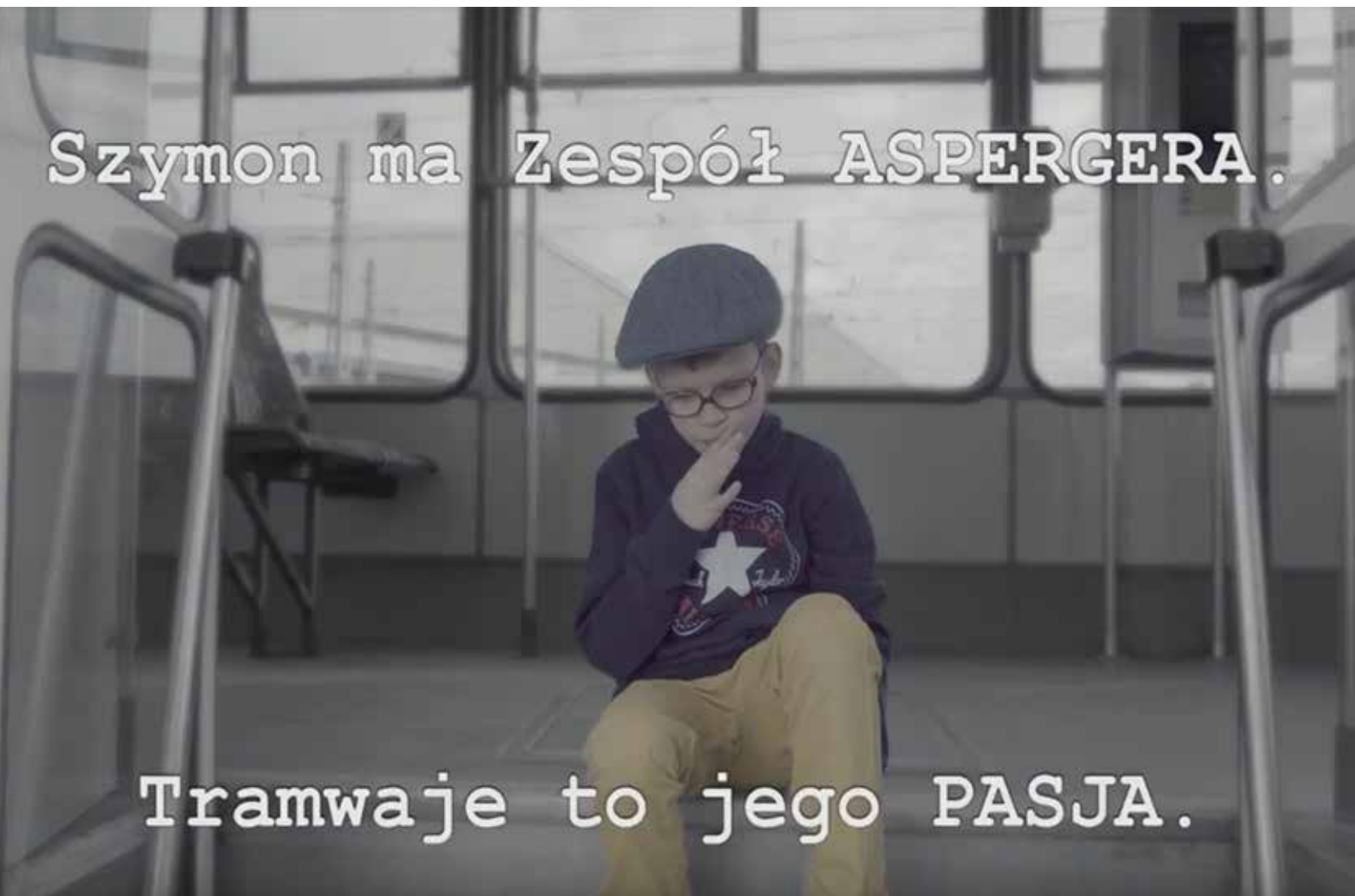


Maskotki przed budynkiem szpitala



Wielką paczkę prezentów odebrał prof. dr hab. Krzysztof Fyderek, dyrektor Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Krakowie

MPK S.A. W KRAKOWIE WŁĄCZA SIĘ W OBCHODY ŚWIATOWEGO DNIA ŚWIADOMOŚCI AUTYZMU



Szymon ma Zespół ASPERGERA.

Tramwaje to jego PASJA.

Bohaterem filmu jest Szymon

W piątek, 2 kwietnia we wszystkich tramwajach i autobusach wyposażonych w monitory oraz na stronach internetowych MPK S.A. w Krakowie został opublikowany specjalny film zwracający uwagę na osoby z autyzmem. W filmie nakręconym w krakowskim tramwaju wystąpił Szymon, który ma zespół Aspergera oraz Andrzej Bargiel, jeden z najlepszych polskich sportowców, narciarz wysokogórski, biegacz górski i himalaista. Ubrany w narciarski strój, rękawice i narty z wielkim trudem wsiada do tramwaju i próbuje kupić bilet w automacie. W ten sposób fundacja Autyzm UP zajmująca się osobami

z autyzmem i MPK S.A. po raz kolejny chcą pomóc zrozumieć osoby z autyzmem w zakresie ich funkcjonowania w przestrzeni publicznej, a zwłaszcza w kwestii korzystania przez nie z komunikacji zbiorowej. Film można było oglądać w pojazdach MPK S.A. przez miesiąc.

Tym działaniem MPK S.A. w Krakowie włączyło się w obchody Światowego Dnia Świadomości Autyzmu, który przypada 2 kwietnia. W poprzednich latach na ulice Krakowa wyjeżdżał specjalny „Niebieski Tramwaj”, w którym każdy kto do niego wsiadł mógł się dowiedzieć czym charakteryzuje się autyzm. W tym roku z powodu pandemii SARS-CoV-2 nie było to możliwe. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK S.A. W KRAKOWIE WYRÓŻNIONE ZA DZIAŁANIA CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zostało wyróżnione Białym Listkiem CSR (Corporate Social Responsibility) przyznawanym przez tygodnik „Polityka” wspólnie z firmą doradczą Deloitte. To prestiżowe wyróżnienie krakowski przewoźnik otrzymał za odpowiedzialne podejście do prowadzonej działalności biznesowej oraz spełnienie wysokich standardów CSR, dotyczących m.in. ładu korporacyjnego, praw człowieka, relacji z pracownikami, ochrony środowiska, dbałości o klienta, uczciwości biznesowej oraz zaangażowania społecznego. W tegorocznej, dziesiątej już edycji zestawienia, wzięła udział rekordowa liczba firm. Krakowski przewoźnik znalazł się wśród liderów firm działających w Polsce, które wdrażają zintegrowane

modele zarządzania, obejmujące m.in. kwestie jakości, zarządzania środowiskowego i bezpieczeństwa pracowników. Organizatorzy tego rankingu podkreślili także, że firmy biorące udział w zestawieniu to liderzy, którzy decydują się podejmować działania w zakresie zrównoważonego rozwoju i odpowiedzialnego biznesu w sposób strategiczny. Co ważne, w osiągnięciu tych celów nie przeszkodziła pandemia COVID-19.

W tym roku odbyła się już dziesiąta edycja przyznawania Listków CSR Polityki. Warto przypomnieć, że MPK S.A. już po raz trzeci zostało wyróżnione Listkiem CSR Polityki. W 2012 roku krakowski przewoźnik otrzymał Srebrny Listek CSR, a w 2015 Biały Listek CSR. ■

ZAWÓD: KIEROWCA AUTOBUSU ZAJEzdNI PŁASZÓW PASJA: KRÓTKOFALARSTWO O ROZMOWACH Z CAŁYM ŚWIATEM PRZEZ RADIOSTACJĘ OPOWIADA MICHAŁ MATUSIK, KIEROWCA AUTOBUSU MPK S.A.

Marek Gancarczyk: Na co dzień pracuje Pan jako kierowca autobusu w zajezdni Płaszów. Wiem jednak, że poza pracą ma Pan nietypowe hobby.

Michał Matusik: To prawda. Moją pasją jest krótkofalarstwo, czyli prowadzenie dwustronnej korespondencji przy pomocy radiostacji z innymi krótkofalowcami. Osoby, które się tym zajmują, w tym również ja, mają przydzielone wycinki pasm w zakresie fal krótkich, ultrakrótkich i mikrofal. Możemy też wspomagać łącznością służby profesjonalne podczas katastrof i klęsk żywiołowych.

MG: Skąd u Pana taka pasja? Kiedy zaczął się Pan interesować krótkofalarstwem?

MM: Zaczęło się kilkanaście lat temu, kiedy to przyszedłem z kolegą do jego dziadka, który jest krótkofalowcem. Gdy weszliśmy do ogrodu zobaczyłem mnóstwo anten, a w domu sporo urządzeń radiowych. Zainteresowało mnie to, a dziadek chętnie pokazał mi jak rozmawia przez radiostację z korespondentami z innych kontynentów. Mogłem też u niego zobaczyć karty potwierdzające łączności, tzw. karty QSL, których było tak dużo, że zajmowały całą szufladę. Pamiętam, że już wtedy to wszystko mnie zachwyciło, ale tak na dobre to krótkofalarstwem zająłem się dopiero kilka lat później.

MG: Od razu zbudował Pan swoją radiostację?

MM: Nie, moje początki to zakup CB Radia do samochodu. Uświadomiłem sobie wtedy jak wiele dzieje się w eterze podczas zwykłej podróży samochodem i jak do tej pory byłem "głuchy". Potem CB Radio wylądowało w domu, gdzie przy użyciu anteny stacjonarnej zacząłem słuchać bardzo dalekich stacji.

MG: Dla mnie krótkofalarstwo to coś zupełnie nieznanego. Nie wiem nawet jak mógłbym się takich połączeń przez radiotelefon nauczyć. Czy są jakieś szkolenia w tym zakresie?

MM: Tak, są specjalne szkolenia, które odbywają się

w klubach krótkofalarskich. Po ich zakończeniu zdaje się egzamin państwowy w Urzędzie Komunikacji Elektronicznej i otrzymuje Świadectwo Operatora Urządzeń Radiowych. Uprawnia ono do ubiegania się o Pozwolenie Radiowe, w którym przydzielany jest naszej stacji znak wywoławczy. Wszystkie zasady obowiązujące również i krótkofalowców regulują przepisy Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej (ITU).

MG: Od kiedy Pan profesjonalnie zajmuje się krótkofalarstwem?

MM: Od 2013 roku. Wtedy zdałem egzamin państwowy i uzyskałem Pozwolenie Radiowe. Mojej stacji nadany został znak wywoławczy SQ9ZAY, który jest unikatowy na całym świecie. To właśnie nim postuguję się w eterze podczas korespondencji.

MG: Co trzeba mieć w domu, aby zacząć się łączyć z mieszkańcami innych krajów i kontynentów i ile taki sprzęt kosztuje?

MM: To zależy. Służba krótkofalowców jako jedyna może używać sprzętu niehomologowanego. W dawnych czasach wszyscy samodzielnie budowali sprzęt potrzebny do nawiązywania łączności. Obecnie oczywiście także można to nadal robić samemu. Można też jednak kupić gotowy zestaw, a więc radio i anteny. Koszt zależy od tego co kupujemy i może wynieść od kilkuset złotych do nawet ceny nowego samochodu.

MG: Pewnie samodzielne złożenie zestawu daje znacznie większą satysfakcję od zakupu gotowego radia i anteny?

MM: Zdecydowanie. To olbrzymia satysfakcja, że zbudowało się samemu urządzenie umożliwiające kontakt z kimś po drugiej stronie kuli ziemskiej. Wymaga to wiedzy oraz pewnego doświadczenia. Do dobrego działania radia potrzebne są odpowiednie warunki. Anteny trzeba tak ułożyć, żeby był skuteczny odbiór i skuteczne nadawanie. Radio musi mieć odpowiednie parametry, żeby do-



brze było słyszeć głos rozmówcy. Do tego anteny muszą być odpowiednio duże, dopasowane do pasma i oczywiście ustawione w odpowiednim kierunku. To z kolei generuje inny problem, no bo antena zajmuje sporo miejsca.

MG: Rzeczywiście nie wygląda to na łatwe zadanie...

MM: To prawda. Jest ono jeszcze trudniejsze, gdy chcemy osiągnąć jak najlepsze wyniki w naszym hobby. Krótkofalowcy rywalizują między sobą na różnych płaszczyznach. Dla jednych np. liczy się osiągnięcie jak największego zasięgu przy jak najniższej mocy radia, a dla innych zaliczenie jak największej liczby krajów. Można to zrobić przez znalezienie optymalnego położenia dla anteny.

Moc stacji można też zwiększyć dokładając specjalne wzmacniacze.

MG: Gdzie znajduje się Pana stacja?

MM: Radio stoi w moim domu w Niepołomicach, a anteny zajmują sporą część ogrodu.

MG: Domownicy nie narzekają na Pana pasję?

MM: Na szczęście nie. Rozumieją i wspierają moja pasję. Zresztą takie rozmowy mają to do siebie, że można prowadzić je też w środku nocy, kiedy na innym kontynencie mieszkańcy mają dzień. Wtedy nikomu z domowników się nie przeszkadza.

MG: Są jakieś zawody krótkofalowców?

MM: Tak. Trzeba np. w określonym ściśle czasie, czyli np. w ciągu doby nawiązać jak najwięcej łączności i poprawnie je zanotować.

MG: Jak długo trwa taka łączność?

MM: Od kilku sekund do kilku, kilkunastu minut.

MG: A w jakim języku najczęściej się komunikujecie?

MM: Najczęściej jest to język angielski.

MG: A czy nawiązując kontakt z innym krajem zdarza się trafić na kogoś kto mówi po polsku?

MM: Tak są takie sytuacje. Sporo Polaków mieszka w Austrii, Kanadzie czy Stanach Zjednoczonych. W przeszłości mogli łączyć się z bliskimi mieszkającymi w kraju tylko przy pomocy radia i robią to do dzisiaj. Kiedyś miałem łączność m.in. z misjonarzem z Brazylii. Misjonarze od dawna mają taką łączność, bo w przeszłości tylko w ten sposób łączyli się ze swoimi przełożonymi z zakonu.

MG: Jakie połączenia sprawiają Panu największą przyjemność?

MM: Mnie cieszą najbardziej tzw. połączenia DX – czyli połączenia z najdalszymi miejscami od mojej stacji. Zaliczam do nich przede wszystkim moje połączenie z Nową Zelandią, która od mojej stacji jest oddalana o 17 750 km.

MG: Jak udało się Panu nawiązać takie połączenie?

MM: Mój zestaw ma wystarczającą moc do takich łączności, ale to nie wszystko. Ważną rolę odgrywa tu propagacja fal radiowych, które odbijają się na przemian od jonosfery i ziemi. Ma na nią wpływ aktywność słoneczna, pora roku i pora dnia.

MG: Z iloma krajami nawiązał Pan już kontakt?

MM: Do tej pory mam już zaliczony kontakt ze 136 krajami na 340 możliwych. To niewiele, gdyż nie zawsze jest czas oraz warunki propagacyjne do prowadzenia łączności, ale mimo wszystko co jakiś czas wpada kilka nowych.

MG: Czy może Pan opowiedzieć jak przebiegają te rozmowy i z kim można się połączyć?

MM: To najczęściej bardzo krótki kontakt, składający się powitania, wymiany raportów o słyszalności oraz siły sygnału i pożegnania. Krótkofalowcami są czasami osoby bardzo zaskakujące, np. koronowane głowy krajów arabskich czy sławni aktorzy. Można się także przy sprzyjających warunkach połączyć z kosmonautami, którzy w większości również są krótkofalowcami. Międzynarodowa Stacja Kosmiczna (ISS) ma też przydzielony znak wywoławczy oraz posiada na pokładzie radioamatorskie

radio UKF. Jak nic nie robią i są przy radiu to podczas ich przelotu można czasem „złapać” kontakt.

MG: To jeszcze niech Pan wyjaśni po co są te karty QSL?

MM: Karta QSL służy do potwierdzania łączności. Jest papierowa i ma formę pocztówki. Na jednej stronie znajduje się znak wywoławczy oraz zazwyczaj dowolne zdjęcie charakteryzujące nas lub region. Na odwrocie z kolei jest tabelka z danymi korespondencji – data, godzina, pasmo i poziom słyszalności. Taka karta po rozmowie jest wysyłana do korespondenta jako namacalne potwierdzenie naszej łączności. Obecnie istnieje również internetowy system potwierdzania łączności, jednak odczuwam sporą satysfakcję, gdy dostanę kartę z drugiego końca świata. Karty drukujemy sami we własnym zakresie i wysyłamy je przez specjalne biura QSL prowadzone przez Oddziały Terenowe Polskiego Związku Krótkofalowców.

MG: No to ile kart Pan już zgromadził?

MM: Łącznie to już ok. 3 tys.

MG: Dużo!

MM: Tak naprawdę to nie jest tak dużo. Inni korespondenci mogą mieć nawet 10 razy tyle.

MG: Ma Pan jakieś plany związane ze swoją pasją?

MM: Zdecydowanie. Plany są nieustające. Obecnie usprawniam system antenowy, bo apetyt rośnie w miarę jedzenia. Zaczęło się od małej antenki. A teraz mam już mnóstwo drutów w ogrodzie, a do tego duża antena. Wszystko po to, aby można było dotrzeć do najdalszych zakątków świata.

MG: Ile osób w Polsce ma taką pasję jak Pan? Nie jest to chyba zbyt popularne hobby.

MM: Wbrew pozorom w Polsce krótkofalowców jest ok 16 tys. W Małopolsce to kilkaset osób. Kiedyś ta pasja była bardziej popularna. Nie było Internetu i Skype 'a. Połączenie przez radio poza telefonem stacjonarnym było kiedyś jedynym i darmowym nieograniczonym kontaktem ze światem.

MG: Gdzie szukać kontaktu i pomocy, jeżeli chcemy dołączyć do grona krótkofalowców?

MM: Jestem prezesem Niepołomiczkiego Klubu Krótkofalowców. Prezesuję również Małopolskiemu Stowarzyszeniu Krótkofalowców OT-10 PZK w Krakowie. Jeżeli ktoś jest zainteresowany tym tematem to zapraszamy do Młodzieżowego Obserwatorium Astronomicznego w Niepołomicach w czwartki o 18.00 lub do MSK OT-10 PZK, przy ul. Basztowej 15/17 we wtorki o 18.00. ■

PAWEŁ WALASEK

ZMIANY W PRAWIE O RUCHU DROGOWYM

Czekam na Ciebie w domu kochanie ❤️



Korzystanie ze smartfonu podczas przechodzenia przez jezdnię może doprowadzić do tragedii

Od 1 czerwca 2021 roku obowiązują przepisy, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię, ujednoczenie dopuszczalnych prędkości pojazdów na obszarze zabudowanym niezależnie od pory, wprowadzenie minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu podczas jazdy autostradą lub drogą ekspresową.

PIERWSZEŃSTWO DLA PIESZYCH WCHODZĄCYCH NA PRZEJŚCIE

W Polsce co roku dochodzi do dużej liczby wypadków na przejściach dla pieszych. **W ubiegłym roku na prze-**

ściach życie straciło 197 osób. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu, to główna przyczyna potrażeń pieszych z winy kierujących. Jednym ze sposobów walki z tragicznymi statystykami jest wprowadzona zmiana przepisów, która ma zwiększyć bezpieczeństwo w rejonach przejść dla pieszych.

ZMIANY DLA KIERUJĄCYCH:

art. 26 ust. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu



znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem ust. 1a.

art. 26 ust. 1a. Kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu.”

ZMIANY DLA PIESZYCH:

art. 13 ust. 1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.

art. 13 ust. 1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

Dotychczas pieszy, zanim znalazł się na przejściu, nie miał pierwszeństwa przed pojazdami. Kierowcy bardzo często widząc pieszych dochodzących do przejścia starali się za wszelką cenę przejechać przed nimi, co niejednokrotnie kończyło się potrąceniem pieszego.

Od 1 czerwca piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami np. autobusem, ciężarówką samochodem osobowym, motocyklem, rowerem już w chwili wchodzenia na przejście dla pieszych. Oznacza to, że kierujący widząc pieszego, który wchodzi na przejście dla pieszych ma obowiązek ustąpić mu pierwszeństwa. W praktyce oznacza to, że musimy powstrzymać się od jazdy, jeżeli nasz ruch mógłby zmusić pieszego do zatrzymania się,

zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Czasem wystarczy tylko zmniejszyć prędkość, a innym razem należy się zatrzymać, aby pieszy mógł bezpiecznie przejść na drugą stronę jezdni.

Przepisy nie precyzują kogo należy uznać za wchodzącego na przejście dla pieszych, tzn. w jakiej odległości od przejścia pieszy musi się znajdować, aby można było uznać, że ma pierwszeństwo przed pojazdem. Kierujący sam ocenia indywidualnie sytuację biorąc pod uwagę m.in. prędkość z jaką się porusza i odległość pieszego od przejścia.

Wyjątek stanowi tramwaj, przed którym pieszy nie ma pierwszeństwa wchodząc na przejście dla pieszych. Uznano, że tramwaj jest pojazdem zbyt ciężkim, który ma długą drogę hamowania i nie może być traktowany na takich samych zasadach jak inne pojazdy. Motorniczy ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pieszemu, którzy znajdują się na przejściu. Nie oznacza to, że motorniczy ma ignorować pieszych wchodzących na przejście. Obowiązkiem motorniczego, tak jak każdego kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych jest zachowanie szczególnej ostrożności, czyli zwiększenie uwagi i dostosowanie zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Miejmy nadzieję, że nowe przepisy nie spowodują u pieszych bezmyślnego egzekwowania swojego prawa podczas wchodzenia na przejścia dla pieszych, a zwłaszcza w stosunku do większych pojazdów takich jak autobusy lub ciężarówki. Pojazdy w przeciwieństwie do pieszych nie są w stanie zatrzymać się w miejscu, nawet jadąc z niewielką prędkością. Przy dobrych warunkach pogodowych dostrzeżenie pieszego

go oczekującego na wejście na przejście dla pieszych nie będzie problemem. W porze jesienno-zimowej piesi ubrani na czarno nie są już tak łatwo widoczni. W takich przypadkach pieszy powinien w pierwszej kolejności upewnić się, czy kierowca go zauważył i może bezpiecznie zatrzymać pojazd, dopiero wtedy może wejść na przejście dla pieszych. Pieszy musi dać kierującemu czas na podjęcie reakcji. Trzeba pamiętać, że pojazdami komunikacji miejskiej podróżują osoby stojące, chodzi o to, aby wchodzący na przejście pieszy nie doprowadził do gwałtownego hamowania, a w konsekwencji do wywrócenia się pasażerów.

Mimo, że piesi otrzymali dodatkowe przywileje muszą pamiętać, że nadal obowiązuje ich przepis, który zabrania wchodzenia bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych. **W sytuacji gdy wejście pieszego nastąpi w małej odległości przed pojazdem powodując u kierującego konieczność gwałtownego hamowania, będzie to wykroczenie.**

KORZYSTANIE Z TELEFONU NA PRZEJŚCIU DLA PIESZYCH

Każdego roku przybywa wypadków spowodowanych przez kierujących oraz pieszych korzystających z urządzeń elektronicznych, które rozpraszają uwagę. Osoba poruszająca się po drodze czytająca lub pisząca sms-a, może być równie niebezpieczna jak osoba nietrzeźwa. Nowe przepisy regulują kwestie korzystania z telefonów oraz innych urządzeń elektronicznych ograniczających obserwację sytuacji na drodze.

art. 14. Zabrania się:

8) korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych - w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych.

Korzystanie przez pieszego z telefonu na przejściu dla pieszych lub innego urządzenia elektronicznego, nie jest wystarczającym powodem do ukarania mandatem. Wykroczenie pojawia się dopiero wtedy, gdy pieszy korzysta z telefonu w sposób, który ogranicza możliwość obserwacji.

MINIMALNE ODSTĘPY OD POPRZEDZAJĄCYCH POJAZDÓW

Niezachowanie bezpiecznych odległości między pojazdami to jeden z częstych błędów jakie popełniają kierujący w ruchu drogowym, a zwłaszcza na drogach szybkiego ruchu. Poganianie innych na autostradzie i jazda „na zderzaku” jest zjawiskiem nagminnym na

polskich drogach. Celem wyeliminowania tego typu zachowań wprowadzono przepis, który zobowiązuje kierowców do utrzymania minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu na autostradzie i drodze ekspresowej.

art. 19 ust. 3a. Kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową jest obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania.”

Jeśli jedziemy 100 km/h musimy zachować co najmniej 50 metrów odstępu od pojazdu, który jedzie przed nami na tym samym pasie ruchu. Przy 140 km/h odstęp ma mieć co najmniej 70 metrów.

Nie jesteśmy w stanie oszacować naszej odległości co do metra, chyba że nasze auto wyposażone jest w nowoczesne systemy wspomagające jazdę kierowcy. Do utrzymania bezpiecznego odstępu na autostradzie lub drodze ekspresowej możemy wykorzystać tzw. zasadę trzech sekund. Wybieramy sobie dowolny nieruchomy punkt np. znak drogowy przy którym jadący przed nami pojazd się znajduje. Jeśli minimy wybrany znak po czasie równym lub większym niż trzy sekundy to znaczy, że taki odstęp zapewni nam bezpieczeństwo w razie gwałtownego hamowania pojazdu jadącego przed nami. Oszacować odległość od poprzedzającego pojazdu możemy również na podstawie słupków znajdujących się przy drodze, które wskazują na którym kilometrze drogi się znajdujemy, są one rozmieszczone od siebie co 100 m.

NIŻSZA PRĘDKOŚĆ W NOCY W OBSZARZE ZABUDOWANYM

Dotychczas w nocy w godzinach od 23:00 do 5:00 obowiązywał w obszarze zabudowanym limit prędkości podwyższony do 60 km/h. Od 1 czerwca 2021 roku na obszarze zabudowanym niezależnie od pory obowiązuje limit prędkości 50 km/h.

art. 20 ust. 1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.

Oczywiście organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym.. ■

BĄDŹ BEZPIECZNY – MPK INFORMUJE O ZMIANIE PRZEPISÓW I APELUJE O OSTROŻNOŚĆ

Od 1 czerwca zmieniły się przepisy ruchu drogowego w związku z tymi zmianami MPK S.A. w Krakowie rozpoczęło kampanię informacyjną skierowaną do pieszych. Przygotowaliśmy specjalne ostrzegawcze filmy informujące o nowych zasadach. Emitowane są w monitorach BUS i TRAM TV w tramwajach i autobusach MPK S.A., a także na stronie internetowej i portalach społecznościowych krakowskiego przewoźnika.

Jeden z filmów pokazuje jakie tragiczne skutki może mieć pisanie wiadomości na telefonie komórkowym podczas przechodzenia przez przejście. Tak został przedstawiony zapis dotyczący: „zakazu korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych”. Natomiast drugi film zwraca uwagę na niebezpieczeństwo wbiegania tuż pod jadący tramwaj i na to jak trudno wtedy zahamować ten pojazd który waży prawie 40 ton. Zgodnie z nowymi zasadami pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, za wyjątkiem tramwaju. Przed tramwajem ma pierwszeństwo tylko, gdy znajduje się już na przejściu dla pieszych. Oczywiście kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i zmniejszyć prędkość. To nie jedyna zmiana w przepisach dotycząca pieszych. Nowe regulacje nie zwalniają również pieszego z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności podczas wchodzenia i przechodzenia przez jezdnię lub torowisko oraz korzystania z przejścia dla pieszych. W dalszym ciągu zabrania się także pieszemu wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych.

W 2019 roku doszło do 19 wypadków z udziałem tramwajów. Najczęściej ich przyczyną było wtargnięcie tuż przed jadący tramwaj, w tym także na czerwonym świetle. W 2020 roku tych wypadków było mniej, bo tylko 13, ale też trzeba pamiętać, że z powodu pandemii COVID-19 ruch na krakowskich ulicach był znacznie



mniej. Wypadki z udziałem tramwajów mają także jeszcze jeden tragiczny efekt. W wyniku gwałtownego hamowania obrażenia mogą odnieść także pasażerowie jadący w tramwaju. Szczególnie niebezpieczne jest to dla osób z ograniczoną mobilnością, w tym osób starszych, którym podczas takiego zdarzenia trudno jest zachować równowagę. W efekcie mogą odnieść one obrażenia głowy uderzając w poręcze, a także są narażone na urazy rąk i nóg.

Dlatego właśnie tak ważne jest odpowiednie zachowanie podczas przechodzenia przez jezdnię czy torowisko. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

DYSPOZYTORZY GŁÓWNEJ DYSPOZYTORNI RUCHU ZNÓW PRACUJĄ RAZEM PRZY UL. ŚW. WAWRZYŃCA 13



W ramach reakcji na ogłoszenie stanu epidemii MPK S.A. w Krakowie podjęto szereg działań mających za zadanie zwiększenie bezpieczeństwa w miejscu pracy. Wprowadzono obowiązek poruszania się w maseczkach zakrywających nos i usta, przy wejściach do budynków zamontowano dozowniki z płynem do dezynfekcji rąk, wydawano jednorazowe rękawiczki medyczne i maseczki. To tylko niektóre z działań, które były widoczne dla wszystkich. Oprócz nich pojawiły się również działania organizacyjne, które miały za zadanie zabezpieczenie funkcjonowania przedsiębiorstwa w przypadku zakażenia się COVID-19 przez pracowników. Jednym z bardziej wymagających logistycznie zadań było zainicjowane przez wiceprezesa ds. zarządzania przewozów Grzegorza Dyrkacza rozdzielenie Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK. Trakcja autobusowa została w swojej stałej lokalizacji na ul. św. Wawrzyńca 13,

natomiast dyspozytorów „tramwajowych” przeniesiono do Centrum Konferencyjnego na ul. Jana Brożka 3. Taka separacja pracowników miała zapobiec ryzyku zachorowania większej liczby dyspozytorów ruchu co wiązało się z ryzykiem zagrożenia ciągłości nadzoru na funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Jak pokazała rzeczywistość było to działanie ze wszech miar słuszne. W międzyczasie została utworzona rezerwowa dyspozytornia w budynku serwerowni przy ul. J. Brożka. Na szczęście nie trzeba było z niej korzystać, ale dzięki jej istnieniu udało się przeprowadzić szkolenie kandydatów na nowych dyspozytorów. Separacja pracowników Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK trwała od 2 kwietnia 2020 do 1 czerwca 2021 roku, a więc dokładnie 425 dni. Korzystając z okazji przeprowadzono remont Głównej Dyspozytorni Ruchu którą doposażono w nowoczesny sprzęt techniczny o czym pisaliśmy w „Przewoźniku Krakowskim” nr 1/21. ■

KALENDARIUM

03.03.2021 r. godz.10:02

Ulica Wrony - awaria rogatek na przejeździe kolejowym. Linia 175 skierowana do przystanku Skawina Kobalniki. Zatrzymanie trwało 73 minuty.

11.03.2021 r.

Mija dokładnie rok od wprowadzenia w autobusach i tramwajach MPK wydzielonej strefy w rejonie kabiny prowadzącego. Kto wtedy przypuszczał, że zostaną z nami tak długo...

11.03.2021 r. godz. 15:19

Pętla „Mały Płaszów” - w bok ruszającego z przystanku początkowego tramwaju linii 20 uderzył głową nietrzeźwy mężczyzna. W efekcie tego zdarzenia pieszy doznał urazu głowy, został zabrany do Szpitala Żeromskiego. Funkcjonariusze Policji uznali winę nietrzeźwego. Zatrzymanie trwało 84 minut.

13.03.2021 r. godz.9:55

Krzyszkowice ulica Kasztanowa zatrzymanie w ruchu w obu kierunkach z powodu obcego wypadku. Zatrzymanie trwało 105 minut.

16.03.2021 r. godz. 6:55

Kaszów zatrzymanie w ruchu z powodu obcego wypadku. Autobusy kierowane przez Piekary. Zatrzymanie trwało 120 minut.

18.03.2021 r. godz. 20:57

Brak napięcia w sieci na obszarze Nowej Huty. Tramwaje od strony centrum Krakowa zawracane na pętli „Wieczysta” i „Dąbie”. Awaria zasilania po stronie zakładu energetycznego. Zatrzymanie trwało 40 minut.

24.03.2021 r. godz. 6:53

Skrzyżowanie ulicy Lubicz i Rakowickiej kierunek „Cmentarz Rakowicki” wykojenie tramwaju linii 2. Zatrzymanie trwało 55 minut.

26.03.2021 r. godz. 15:26

Ulica Kościuszki kierunek Filharmonia wyrzucenie torowiska. Naprawa trwała 34 minuty.

26.03.2021 r. godz.22:26

Ulica Kapelanka kierunek „Rondo Grunwaldzkie” zatrzymanie w ruchu tramwajowym z powodu zablokowanego

torowiska przez leżącego na nim rannego dzika. Wezwano służby weterenaryjne. Zatrzymanie trwało 46 minut.

31.03.2021 r. godz.13:41

Ulica Kościuszki kierunek „Filharmonia” wyrzucenie torowiska. Naprawa trwała 77 minut.

04.04.2021 r.

Zakup biletu okresowego przez Internet jeszcze łatwiejszy. Od 4 kwietnia bilety okresowe nabywane za pośrednictwem stron internetowych nie będą już musiały być zapisywane na karcie plastikowej w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej. Stało się to możliwe dzięki wdrożeniu rozwiązania pozwalającego na przypisanie i odczyt biletu okresowego po numerze ID karty. Podczas kontroli wystarczy więc, że pasażer będzie miał przy sobie kartę, do której w momencie zakupu przez Internet został przypisany bilet okresowy.

05.04.2021 r. godz. 19:48

Ulica Zakopiańska w obu kierunkach, z powodu silnego wiatru doszło do złamania drzewa, które spadło na sieć i torowisko. Wspólna akcja Straży Pożarnej i obsługi dźwigu MPK S.A. z zajezdni Podgórze umożliwiła naprawę uszkodzonej sieci pracownikom ZUE. Tramwaje do pętli „Borek Fałęcki” nie kursowały do końca dnia. Zatrzymanie trwało 248 minut.

07.04.2021 r. godz.21:09

Ulica Długa kierunek Krowodrza Górka zatrzymanie spowodowane źle zaparkowanym samochodem marki Opel. Zatrzymanie trwało 51 minut.

16.04.2021 r. godz.4:26

Skawina – wypadek na wiadukcie kolejowym – zablokowany ruch w obu kierunkach. Autobusy kierowane objazdem przez obwodnicę Skawiny. Zatrzymanie trwało 154 minuty.

21.04.2021 r. godz.14:30

Ulica Kościuszki – wyrzucenie torowiska w dwóch miejscach w obu kierunkach. Naprawa trwała 117 minuty.

21.04.2021 r. godz.20:08

Aleja Gen. Andersa kierunek Mistrzejowice zablokowane torowisko z powodu samochodu marki Seat na torowisku. Zatrzymanie trwało 29 minut.

29.04.2021 r.

29 kwietnia 2021 r. mija dokładnie 7 lat od uruchomienia pierwszej w Polsce regularnej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi.

13.05.2021 r.

Prezentacja kolejnej „perełki” z floty pojazdów zabytkowych. MPK S.A. w Krakowie odrestaurowało zabytkowy samochód FSO 125p, który od połowy lat 80-tych XX wieku służył mieszkańcom Krakowa jako miejska taksówka.

24.05.2021 r.

W tramwajach i autobusach zatrzymujących się na przystankach prowadzący nie otwierają już drzwi

16.06.2021 r.

Likwidacja stref wydzielonych w tramwajach i autobusach. ■

Tel. 12 254 11 37 • 12 254 10 16 • 12 254 10 65
www.mpk.krakow.pl

Dołącz do nas już dziś!



MPK S.A. w Krakowie

Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo

**Twoje miejsce
pracy może być tuż obok.**



Zostań kierowcą!

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach



**FSO 1500 – taksówka**

Seria: Samochody krakowskiego MPK

FSO 125p produkowany był w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu jako kontynuacja wytwarzanego od 1967 roku Fiata 125p po zakończeniu w 1983 roku licencji. Mimo upływu lat podstawowe parametry samochodu nie zmieniły się i były kontynuacją przebudowy wprowadzonej w 1975 roku. Wprowadzane zmiany, zwłaszcza od połowy lat 80. obejmowały w zasadzie tylko uproszczenia i zubożenia wyposażenia kolejnych wersji. Produkowane były do lata 1991 roku gdy zakończono produkcję z uwagi na znikomy popyt.

Pierwsze samochody osobowe w roli taksówek należących do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego zostały wprowadzone do ruchu 15 maja 1956 roku. Było to 25 samochodów Warszawa M20 z charakterystycznym pasem w białą czarną kratkę poniżej okien na ścianach bocznych. Liczba taksówek miejskich wahała się w ciągu lat i oscylowała około 60-70 pojazdów. W ciągu wielu lat eksploatacji używano pojazdów, obok wspomnianych M20, Warszawy 201 i 203, Wołga Gaz M21 oraz Gaz 24, Fiat 125p, Polonez 1500, Dacia 1300P oraz FSO 125p.

Ostatnie samochody taxi z logo MPK wyjechały na ulice w pierwszych dniach listopada 1990 roku, a taksówki należące do miasta zniknęły ostatecznie w 1993 roku.

Dane Techniczne:.....
Typ nadwozia: sedan 4 drzwi**Silnik:** 1.500 cm³**Skrzynia biegów:** 5 stopniowa manualna**Napęd:** tylny**Długość:** 4.226 mm**Szerokość:** 1.630 mm**Wysokość:** 1.440 mm**Rozstaw osi:** 2.506 mm**Masa:** ok. 975 kg**Liczba miejsc:** 5**FSO 1500 – radiowóz**

Seria: Samochody krakowskiego MPK

Jest to zabytkowy radiowóz, który służył inspektorom ruchu MPK od połowy lat 90-tych do 1997 roku. Samochód FSO 1500 (dawny Fiat 125p) został wyprodukowany w 1988 roku. Pierwotnie został on zakupiony przez MPK w celu przewożenia pasażerów jako taksówka (taka usługa była przez MPK świadczona w Krakowie od 1956 roku do lat 90-tych XX wieku). W 1995 roku samochód został przekazany do Głównej Dyspozytorni Ruchu, gdzie służył inspektorom ruchu do nadzoru i kierowania ruchem tramwajów i autobusów w sytuacjach awaryjnych. Pojazd otrzymał wtedy nowe malowanie biało-niebiesko-granatowe oraz wyposażono go w instalację nagłośnienia i radiotelefon. Jako radiowóz pojazd służył do 2002 roku, a następnie został przekazany do Składnicy Taboru Zabytkowego (obecnie Muzeum Inżynierii Miejskiej), gdzie oczekiwał na renowację. Udało się ją przeprowadzić w 2020 roku.

Dane Techniczne:.....
Typ nadwozia: sedan 4 drzwi**Silnik:** 1.500 cm³**Skrzynia biegów:** 5 stopniowa manualna**Napęd:** tylny**Długość:** 4.226 mm**Szerokość:** 1.630 mm**Wysokość:** 1.440 mm**Rozstaw osi:** 2.506 mm**Masa:** ok. 975 kg**Liczba miejsc:** 5



FSO 1500 – taksówka

Seria: Samochody krakowskiego MPK



FSO 1500 – radiowóz

Seria: Samochody krakowskiego MPK

