

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (64) 2017
czerwiec



**90 lat komunikacji autobusowej
w Krakowie**

**Kierowca MPK SA uratował życie
rowerzyście**

W środku mapa komunikacji miejskiej

**MPK SA podpisało porozumienie
na zakup do 150 autobusów
elektrycznych**

**Zbierz kolekcję kart z krakowskimi
pojazdami - w tym numerze kolejna
karta z autobusami**



WIELKA PARADA AUTOBUSÓW

11 czerwca (niedziela) 2017 r.

Sponsor Główny:



Sponsorzy:

budimex



Partnerzy:

"ADIM"

anco



DAF



InterRisk
VIENNA INSURANCE GROUP

KNORR-BREMSE

KOLTECH

lind

OMNIBUS
Hubert Kojat

optel



TRANZAX
GROUP

Trapeze

GRUPA ZUE

90 LAT KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W KRAKOWIE I CO DALEJ?

Są wydarzenia w historii każdej firmy, które okazują się przełomowymi w jej funkcjonowaniu. W 1927 roku wyjechały po raz pierwszy na ulice Krakowa miejskie autobusy, wożąc pasażerów na regularnych liniach tam, gdzie nie docierały wówczas tramwaje. Nazywano je wtedy trakcją zastępczą czy pomocniczą i nie wszyscy wróżyli temu wynalazkowi odegranie istotnej roli w systemie krakowskiego transportu publicznego. Zresztą wiele okoliczności zdawało się potwierdzać te wątpliwości. Pierwsze autobusy (marki Chevrolet) już po 2 latach eksploatacji nie nadawały się do dalszego użytku i musiały być zastąpione nowymi pojazdami. Właśnie wśród tych nowych wówczas pojazdów był Durant Rugby – obecnie nasz najcenniejszy zabytek autobusowy, unikatowy w skali światowej. 10 lat później miejskie autobusy praktycznie zupełnie zniknęły z ulic miasta i mogło się wydawać, że ten rozdział w historii został już zupełnie zamknięty. Jednak po wojnie krakowskie autobusy niczym Feniks zaczęły odradzać się z niebytu, początkowo podobnie jak przed wojną, pełniąc uzupełniającą rolę w systemie transportowym. Z czasem znaczenie trakcji autobusowej systematycznie rosło, a w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku trakcja autobusowa osiągnęła dominującą rolę w systemie transportowym Krakowa, spychając tramwaje na drugi plan.

Dzisiaj autobusy miejskie dzielą się udziałem w przewozach krakowian z tramwajami niemal równo po połowie, choć liczba kursujących po ulicach autobusów ze względu na ich mniejszą pojemność, jest znacznie większa niż tramwajów. I trzeba zauważyć, że to właśnie miejskie autobusy ze względu na ich około trzykrotnie krótszą żywotność, w większym stopniu są nośnikami nowoczesności niż tramwaje. Wszystkie już mają niską podłogę, prawie wszystkie automat biletowy, za rok wszystkie będą klimatyzowane i przystosowane do zapowiadania głosowego przystanków. I co chyba najważniejsze, zwłaszcza w Krakowie, są przyjazne dla środowiska. W przyszłym roku planujemy wycofanie z eksploatacji ostatnich autobusów z silnikami diesla nie spełniającymi co najmniej normy Euro5. Równocześnie cały czas systematycznie rośnie liczba autobusów elektrycznych i hybrydowych. Być może już niedługo z obsługi obszaru ścisłego śródmieścia znikną w ogóle autobusy z klasycznym napędem spalinowym. MPK SA w Krakowie dokonuje wymiany autobusów na nienotowaną dotąd w historii skalę. W ubiegłym roku zakupiono blisko 100 nowych autobusów, w tym roku podobnie, na przyszły rok już rozpoczęto procedury przetargowe na jeszcze większą liczbę pojazdów, a przecież przed nami jeszcze realizowany wspólnie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju program rozwoju transportu bezemisyjnego (zwany potocznie E-Bus) i inne podobne działania wspierane funduszami zewnętrznymi.

Rok 2017 jest w MPK SA w Krakowie rokiem jubileuszu 90-lecia autobusów. Ale w ramach obchodów jubileuszowych nie tylko spoglądamy z dumą na to co za nami, choć Wielka Parada Autobusów, która przyciągnęła około 10 tysięcy mieszkańców i turystów była ku temu doskonałą okazją. W pełnej krasie zaprezentowaliśmy naszą flotę historycznych pojazdów, które woziły krakowian kilkanaście czy kilkadziesiąt lat temu. Dzięki żmudnej pracy wielu pasjonatów możemy dziś pochwalić się chyba największym w Polsce zbiorem sprawnych technicznie, historycznych autobusów. Ale pamiętając o 90 latach historii przede wszystkim budujemy przyszłość krakowskich autobusów, tworząc flotę na miarę potrzeb i aspiracji mieszkańców Krakowa, która skutecznie zaspokajając potrzeby transportowe będzie także współtworzyć wizerunek nowoczesnego, dynamicznie rozwijającego się miasta.

Mariusz Szatkowski

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego SA w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Anna Robak,
Jacek Kołodziej, Hubert Waguła, Adrian Obuchowicz

Fot. na okładce: Tomasz Bielecki

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie

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

Druk i łamanie: Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o.,
ul. Forteczna 20A – Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Wielka parada autobusów <i>Bożena Migas</i>	5
Rozstrzygnięcie konkursu na najpiękniejsze zdjęcie z parady <i>MG</i>	8
90 lat autobusów w Krakowie <i>Jacek Kołodziej</i>	9
Ruszył kolejny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej <i>Marek Gancarczyk</i>	14
Noc Muzeów z zabytkowymi autobusami i tramwajami <i>Krzysztof Suder</i>	14
Dzień Dziecka w zajezdni tramwajowej MPK SA w Nowej Hucie <i>Marek Gancarczyk</i>	15
MPK SA w Krakowie kupuje kolejne niskoemisyjne autobusy <i>Ryszard Wróbel</i>	17
Komisja Taboru Autobusowego IGKM w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	18
Kraków z planem zakupu do 150 autobusów elektrycznych <i>Marek Gancarczyk</i>	19
MPK SA testowało ekologiczne autobusy firmy M.A.N. <i>Marek Gancarczyk</i>	20
W pracy pomaga mi zdobyte wcześniej doświadczenie <i>Marek Gancarczyk</i>	21
MPK SA w Krakowie wśród założycieli Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego <i>Marek Gancarczyk</i>	22
„Zrównoważona mobilność – wyzwania i szanse dla miast” – konferencja w Rzeszowie <i>Marek Gancarczyk</i>	22
MPK SA w Krakowie nagradza kierowcę autobusu za ratowanie życia rowerzysty <i>Marek Gancarczyk, Joanna Sieradzka</i>	23
Nie żyje Zbigniew Wodecki <i>Władysław Michalski</i>	24
Straż Miejska i MPK SA w Krakowie uczą bezpiecznej jazdy rowerem <i>Marek Gancarczyk</i>	25
Rys historyczny zakładowego konkursu BHP w MPK <i>Stanisław Skuba</i>	26
Akademia Młodego Krakowianina z Trambusiem <i>Małgorzata Rzycki</i>	27
Wielki Finał Akademii Młodego Krakowianina <i>Biuro Prasowe UMK</i>	28
MPK SA z elektrycznym autobusem podczas Dni Ziemi <i>Dariusz Tynor</i>	29
Prawie 2 800 osób obserwuje konto MPK SA w Krakowie na Instagramie <i>Marek Gancarczyk</i>	29
Tragiczna śmierć Jacka Żaby bardzo nami wstrząsnęła <i>Marek Gancarczyk</i>	30
Emocje i wspomnienia podczas emisji filmu o Jacku Żaby <i>Marek Gancarczyk</i>	32
Wybory przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej <i>Robak Anna</i>	32
Targi pracy w Tauron Arenie Kraków <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Zajezdnia autobusowa Bieńczyce <i>Michał Wójtowicz</i>	34
Remonty punktów socjalnych dla prowadzących <i>Hubert Wagała</i>	34
Kierowcy samochodów rzadziej blokują tramwaje na ul. Długiej <i>Marek Gancarczyk</i>	35
Zamknięcie węzła Dworzec Główny i ul. Basztowej <i>Marek Gancarczyk</i>	35
X Turniej im. Piotra Pruchnickiego <i>Janusz Więckowski</i>	36
Drużyna MPK SA w Krakowie zajęła 3. miejsce... <i>MG</i>	37
Zakończenie szóstej edycji Ligi MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	38
W starciu z mężczyznami... <i>Marek Gancarczyk</i>	39
Wiesław Starowicz z nominacją profesorską <i>MG</i>	40
20 lat współpracy agentów z MPK SA w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	41
Zawody strażaków MPK <i>Władysław Żmuda</i>	41
Kalendarium <i>Radostaw Kołodziej</i>	42



5



15



23



28

WIELKA PARADA AUTOBUSÓW



Pojazdy parady na ul. Stradomskiej

Z okazji Jubileuszu 90-lecia komunikacji autobusowej w Krakowie. 1 czerwca 2017 roku przez nasze miasto ruszyła Wielka Parada Autobusów. W paradzie uczestniczyły autobusy zabytkowe, m.in. Ikarusy, Nysy, Jelcze, jak i te współczesne, elektryczne, hybrydowe, które dziś można zobaczyć na ulicach Krakowa.

Parada rozpoczęła się o godz. 11.00 w zajezdni tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brożka 3, ale już niemal godzinę wcześniej przybyły tłumy krakowian, aby podziwiać pojazdy i oczywiście zająć miejsca w najatrakcyjniejszych autobusach zabytkowych. Każdy zwiedzający otrzymał okazjonalny bilet uprawniający do przejazdu oraz ulotki o zabytkowych pojazdach na pamiątkę wydarzenia. Niezwykłą atrakcją okazały się barwne postaci z kolejnych dekad, w których eksploatowane były autobusy. I tak można było zobaczyć elegancką panią z lat 20. czy hipisa z lat 70.

XX w. Na naszą paradę przybyli też goście ze Stanów Zjednoczonych: Marylin Monroe i Elvis Presley.

Gdy wybiła godz. 11.00, prawie 30 autobusów ruszyło w trasę ul. Kalwaryjską, Krakowską, Stradomską, św. Gertrudy, pl. Wszystkich Świętych, ul. Piłsudskiego i al. 3 Maja. Podczas przejazdu parady niesamowite wrażenie zrobiły tłumy krakowian i turystów zebrane na trasie, które wykonały setki pamiątkowych zdjęć.

Autobusy zakończyły swój jubileuszowy przejazd na parkingu przy Stadionie Miejskim im. Henryka Reymana, przy dźwiękach Krakowskiej Orkiestry Staromiejskiej. Tam setki uczestników zgromadziło się już przy wielkiej scenie, na której pojawił się Prezydent Miasta Krakowa, Jacek Majchrowski, który jako ostatni przyjechał najstarszym czynnym autobusem z 1928 roku – Rugby Express L. Na



Punktualnie o 11.00 autobusy wyjechały z zajezdni przy ul. J. Brożka

scenie po krótkim przemówieniu Prezydent ukołił pierwszy kawałek urodzinowego tortu przygotowanego specjalnie z okazji 90 lat komunikacji autobusowej w Krakowie. Uczestnicy parady, szczególnie ci najmłodszy mieli okazję skosztować specjalnego

tortu z uformowanym słodkim modelem Duranta i „Ogórka”.

Po zakończeniu części oficjalnej, zgromadzeni mogli skorzystać z przygotowanych licznych atrakcji. Przed wszystkim udostępnione zostały dla zwiedzających



Na zajezdnię przysłyły tłumy krakowian, żeby wziąć udział w paradzie



Trasa parady przebiegała przez most Piłsudskiego

najatrakcyjniejsze zabytkowe autobusy, opatrzone tabliczkami z krótką historią danego typu autobusu. Kilka z nich, np. popularny Jelcz „Ogórek”, uruchomiono do specjalnego przejazdu, podczas którego można było wyruszyć przez Kraków i odbyć niezapomnianą

podróż w czasie. Podczas występów muzycznych i wokalnych krakowianie wykonywali zdjęcia za kierownicą prezentowanych autobusów, mieli też okazję zapoznać się z Elvisem i również jego zaprosić do pamiątkowej fotografii.



Pierwszy kawałek urodzinowego tortu ukroił Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa



Zabytkowe autobusy, to i postaci z przeszłości

Najmłodsi uczestnicy parady otrzymali okazjonalne upominki, m.in. breloczki, kartonowe modele autobusów do składania oraz balony. Dodatkowo specjalnie dla nich został przygotowany kącik zabaw.

Powiew historii w zestawieniu z nowoczesnością i licznymi atrakcjami przyniosły uczestnikom sporą

dawkę emocji, które zostały jeszcze długo po zakończeniu Wielkiej Parady Autobusów.

Obchody 90 lat komunikacji autobusowej objął honorowym patronatem Prezydent Miasta Krakowa.

Bożena Migas

ROZSTRZYGNIĘCIE KONKURSU NA NAJPIĘKNIEJSZE ZDJĘCIE Z PARADY



Z okazji 90 lat komunikacji autobusowej w Krakowie i parady zabytkowych i współczesnych autobusów, która przejechała ulicami naszego miasta 11 czerwca 2017 roku został ogłoszony konkurs fotograficzny. W ramach tego konkursu otrzymaliśmy wiele pięknych zdjęć z parady. Spośród nich jury wybrało 10 najładniejszych i najbardziej interesujących. Na każde z nich można było głosować na oficjalnym profilu MPK SA na Facebooku do 3 lipca. 5 lipca zostały ogłoszone wyniki. Pierwsze miejsce i główną nagrodę zdobyła Agata Gaździcka (jej zdjęcie publikujemy). Kolejne miejsca zdobyli: Grzegorz Macura – drugie i Paulina Kasałka – trzecie.

Wszystkim serdecznie gratulujemy. Dla zwycięzców konkursu zostały przekazane atrakcyjne nagrody.

MG

90 LAT AUTOBUSÓW W KRAKOWIE

W pierwszej połowie czerwca 2017 roku odbyła się parada autobusów przygotowana z okazji dziewięćdziesięciolecia komunikacji autobusowej w Krakowie. Wzięły w niej udział zarówno dawne, jak i obecnie eksploatowane autobusy w tym hybrydowe i elektryczne, których rosnąca z roku na rok liczba może niebawem spowoduje wyeliminowanie z ruchu pojazdów spalinowych.

Jubileusz, jak zwykle, jest dobrą okazją do przypomnienia niektórych faktów z tej długiej już historii miejskiego autobusu w Krakowie.

Pierwsze próby uruchomienia komunikacji autobusowej podjęto już w 1923 roku. Zakupiony wówczas autobus marki Benz Gäggenau przeznaczony był do ruchu zastępczego za tramwaj na trasach, na których zawieszano ruch ze względu m.in. na remonty torowisk. Wykorzystywano go również na sezonowej linii podmiejskiej; w soboty i niedziele kursował z Salwatora na Wolę Justowską. Zdobyte w ten sposób doświadczenia pozwoliły na przeprowadzenie stosownych analiz niezbędnych do podjęcia decyzji o wprowadzeniu linii autobusowych. W warunkach krakowskich trakcja autobusowa była znacznie droższa od tramwajowej, tym niemniej tramwaj nie opłacał się np. na trasach o niskiej bądź okresowej frekwencji. Dlatego fundamentalne założenie, które legło u podstaw powołania w Krakowie stałej sieci miejskich połączeń autobusowych, miało polegać na jej tymczasowości: miała ona sprostać potrzebom bieżącym do chwili odpowiedniej rozbudowy sieci tramwajowej.

Pierwszą stałą linię autobusową oznaczoną numerem 1 uruchomiono 17 stycznia 1927 roku na trasie Barbakan – ul. Warszawska – Prądnik Czerwony. W krótkim czasie powstało ogółem 15 linii autobusowych obsługujących różne części Krakowa jak i gmin ościennych. Główny okres tworzenia nowych linii Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej SA (dziś MPK SA) przypadł na lata 1927-31.

Linie autobusowe miały dwojaki charakter: jedne łączyły centrum miasta z peryferyjnymi dzielnicami rzeczywiście zastępując planowany do budowy w przyszłości tramwaj, drugie obsługiwały linie podmiejskie, wyjeżdżając poza granice miasta (dziś linie aglomeracyjne). Linie te miały przystanki początkowe na ogół przy pętlach tramwajowych i wiodły do miejscowości, w których urządzone były dla mieszkańców Krakowa różne usługi. KMKE świadczyła także usługi polegające na jednorazowym wynajmowaniu swych autobusów na wycieczki oraz imprezy organizowane przez różne in-

stytucje. Około 1931 roku funkcjonowała stała usługa turystyczna KMKE świadczona z udziałem autobusu: objazd zabytków Krakowa z przewodnikiem. Usługi tego rodzaju czy sezonowe linie rekreacyjne stanowiły oczywiście margines działalności KMKE.

Tabor autobusowy KMKE był charakterystyczny dla tamtego okresu i zarazem dla specyfiki warunków funkcjonowania w Krakowie. Przyjęto regułę zakupu podwozi z silnikami i karosowania ich w Pierwszej Wytwórni Autokaroserii i Powozów Orlicki i S-ka w Krakowie. Pierwszymi autobusami były pojazdy zbudowane na podwoziach Chevrolet, ale już dwa lata później wprowadzono do ruchu znacznie mocniejsze i trwalsze pojazdy budowane na elementach producentów Durant i Federal. Ciekawostką może być fakt, że używano wyłącznie ogumienia produkowanego przez polską firmę Stomil. Liczba pojazdów nieustannie rosła osiągając w 1931 roku 52 wozy.

W latach kryzysu gospodarczego liczba linii, z uwagi na zubożenie mieszkańców miasta i rezygnację z komunikacji publicznej zmniejszyła się o 2/3. Z końcem lat 30-tych w ruchu codziennym wykorzystywano jedynie 6-7 wozów. Pod koniec lat trzydziestych przywrócono kursowanie większości linii, ale miał być to okres jedynie przejściowy z uwagi na planowany na lata 1937-44 znaczący rozwój sieci tramwajowej.

W sierpniu i wrześniu 1939 roku zarekwirowano na rzecz wojska większość autobusów KMKE. W garażach pozostało zaledwie 13 autobusów, które – za zgodą władz okupacyjnych – adaptowano do przewozu zaopatrzenia miasta. Ruch na liniach autobusowych został bezterminowo zawieszony. Z czasem powstały nowe linie autobusowe przeznaczone wyłącznie dla ludności okupacyjnej. W latach 1940-41 powstały dwie linie stanowiące przedłużenie linii tramwajowych przewożące pasażerów do szpitala i sanatorium. Dla ich obsługi sprowadzono z Warszawy tamtejsze przedwojenne autobusy miejskie Chevrolet EFD. Otrzymały one alternatywne źródło zasilania na gaz drzewny. Ruch autobusów na ulicach Krakowa został zakończony we wrześniu 1944 roku z uwagi na potrzeby ewakuacji miasta i zbliżający się front.

19 maja 1945 roku uruchomiono pierwszą linię autobusową na trasie Mateczny – Swoszowice, wykorzystując do tego celu ocalały z pożogi wojennej autobus Chevrolet EFD a także inne pojazdy używane dotychczas przez wojsko. Brak części zamiennych, opon, a nade wszystko limitowanej benzyny sprawił, iż kursy na jedynej istniejącej linii bardzo często nie były

90 LAT AUTOBUSÓW

wykonywane i dopiero sprowadzenie do Krakowa różnych autobusów pochodzących z demobilu poprawiło trudną sytuację. W listopadzie 1946 roku uruchomiono pierwsze naprawdę regularne linie: Barbakan – Prądnik Czerwony oraz III most – Prokocim, a następnie do Piasków Wielkich i Lasu Wolskiego ale ich funkcjonowanie uzależnione było nadal od frekwencji a także stanu technicznego posiadanego bardzo różnorodnego taboru.

Pierwsze po II wojnie światowej nowe autobusy krakowska komunikacja otrzymała wiosną 1950 roku, tuż po upaństwowieniu (odtąd: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie). Były to autobusy węgierskiej marki Mavag. Ministerstwo Komunikacji przydzieliło 16 nowoczesnych pojazdów specjalnym dekretem. Wprowadzenie do

ruchu pojazdów rozpoczęło nowy rozdział komunikacji autobusowej w Krakowie. Od tej pory, przez ponad 40 lat, do miejskiego przedsiębiorstwa transportowego kierowane były wyłącznie nowo wyprodukowane samochody.

Decyzją Prezydium Rządu PRL z maja 1947 roku w pobliżu Krakowa zlokalizowano budowę kombinatu metalurgicznego wraz z zespołem mieszkaniowo-usługowym o nazwie Nowa Huta. Na wiele lat komunikacja autobusowa została podporządkowana potrzebom ro-



snącej aglomeracji, a nowotworzone linie, ich przebiegi i godziny kursowania uzależnione były od funkcjonowania huty i okolicznych przedsiębiorstw. Główne zadanie komunikacji publicznej po rozszerzeniu granic miasta polegało na zespoleniu nowo przyłączonych obszarów z istniejącym organizmem miejskim oraz powiązanie nowych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta. Problemem szczególnej wagi, ze względu na wielkość potoków pasażerskich, było stworzenie dogodnej komunikacji pomiędzy centrum miasta a powstającym



trzech lat 24 Ikarusów - odnowiła park taborowy, ale nie zaspokoiła wszystkich potrzeb. Sytuację znacząco poprawiły dostarczone wkrótce pierwsze produkowane w Polsce autobusy, zbudowane na elementach samochodu ciężarowego, Star N52.

Ich miejsce po kilku latach zajęły, także produkowane w Sanoku, dostarczane od 1958 roku autobusy San. Posiadające nowoczesną sylwetkę pojazdy, przystosowane do ruchu miejskiego, w ciągu najbliższych lat stały się podstawowym środkiem transportu w Krakowie. Autobus San H01B był pierwszym polskim autobusem przystosowanym do obsługi linii miejskich. Nowoczesna, ale nie dopracowana konstrukcja samoniosącego

kombinatem metalurgicznym. Rozrastająca się zakłady huty stworzyły dużą możliwość zatrudnienia nowych pracowników, których niewielki Kraków zapewnić nie mógł. Poszukiwanie siły roboczej wśród mieszkańców okolicznych miejscowości było przyczyną uruchomienia regularnych linii autobusowych wybiegających poza granicę miasta.

W 1955 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne otrzymało kolejne autobusy z Węgier. Tym razem były to pojazdy marki Ikarus 60. Dostawa w ciągu

nadwozia była przyczyną licznych poważnych awarii. Utrudnione lub wręcz niemożliwe do wykonania w warsztatach MPK naprawy spowodowały wycofanie autobusów San z ruchu po około sześciu latach od ich wprowadzenia.

Lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte XX wieku były przełomowym okresem dla komunikacji autobusowej. Wymagająca dużych nakładów finansowych trakcja tramwajowa, od lat borykająca się z trudnościami taborowymi, pozostawiona została bez inwestycji torowych

i zakupów nowych wagonów. Transport autobusowy stał się podstawowym środkiem lokomocji mieszkańców Krakowa. Decyzją władz o rozbudowie komunikacji z wykorzystaniem trakcji autobusowej, która w Krakowie powstała jako środek zastępczy i uzupełniający tramwaj była wynikiem oszczędności, jakie pozornie przynosiła miastu. Brak specjalnych inwestycji infrastruktury, niewielkie nakłady na zakup nowych pojazdów oraz duża elastyczność w eksploatacji linii sprawiały, że autobusy na wiele lat miały stać się wiodącym, o ile nie jedynym, środkiem podróżowania krakowian. Rozwojowi komunikacji sprzyjała ogólnoeuropejska moda na likwidację „przeżytku” jakim okazać się miał tramwaj. W miejsce likwidowanych tras tramwajowych wprowadzono linie autobusowe. Przykładem takiego postępowania w Krakowie może być Rynek Główny. Oficjalnym powodem wycofania pojazdów szynowych z płyty Rynku i okolicznych ulic była ochrona zabytkowych budynków ulegających destrukcji na skutek poruszania się pojazdów szynowych oraz wytwarzany przez nie hałas. Ich miejsce już wkrótce, latem 1959 roku, zajęły autobusy pierwszej pospiesznej linii A kursującej na trasie z Bronowic do Centrum Administracyjnego HiL.

Z początkiem 1960 roku do Krakowa zostaje dostarczonych 10 autobusów Ikarus 620. Były ulepszoną wersją znanego już w Krakowie modelu 60. Mocne i jak się potem okazało bardzo trwałe pojazdy miały zastąpić nieustannie psujące się Sany, ale decyzją władz z Warszawy pojazdy tej marki były kierowane na Śląsk i do stolicy.

W 1963 roku uruchomiono w Polsce nową fabrykę autobusów: Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Wraz z podpisaniem umowy licencyjnej do Polski sprowadzono dużą liczbę pojazdów, jakie w przyszłości miały być produkowane. 15 z tych nowoczesnych autobusów Škoda-Karosa, z nadwoziem w wersji miejskiej, trafiło na ulice Krakowa. Produkty Jelcza, wytwarzane w licznych odmianach, stały się z czasem jedynym typem pojazdów w MPK w Krakowie. Zabierający 85 pasażerów autobus posiadał mocną konstrukcję nadwozia umieszczonego na ramie, co gwarantowało długi okres użytkowania. Dobre ogrzewanie zimą i sprawna wentylacja latem zapewniała odpowiednie warunki podróżowania.

Ograniczone niewielką przestrzenią zaplecze, zlokalizowane w dawnych zajezdniach tramwajowych przy ul. św. Wawrzyńca, nie było w stanie przyjąć i w pełni obsłużyć rosnącej liczby autobusów. Sytuację poprawiło dopiero przejęcie w grudniu 1966 roku opuszczonego hangaru po likwidowanym lotnisku Rakowice-Czyżyny. W 1970 roku oddano do użytku pierwszą zajezdnię odpowiadającą nowym standardom komunikacji autobusowej – zajezdnię w Bieńczycach. Zarazem była to pierwsza, od momentu uruchomienia publicznej komunikacji miejskiej zajezdnia autobusowa w Krakowie.

Kolejne dostawy autobusów, których liczba w 1964 roku przekroczyła liczbę 200 sztuk, rozwiązały wiele problemów komunikacyjnych w granicach miasta. Poza stałymi liniami autobusowymi łączącymi dzielnice Krakowa uruchomiono linie rekreacyjne m.in. do Skąty Kmity, Tyńca. Duża ilość taboru pozwoliła na zmianę głównych założeń polityki transportowej. Po zaspokojeniu najpilniejszych potrzeb mieszkańców Krakowa pojazdy skierowano do obsługi miejscowości położonych poza granicami miasta.

Rozwiązaniem na duże potoki pasażerskie był autobus przegubowy Jelcz AP 02 zbudowany na bazie produkowanego „ogórka”. W 1964 roku do Krakowa dostarczono pierwsze przegubowce, które skierowano na najbardziej obciążone linie zdążające do kombinatu w Nowej Hucie. Zbudowany w oparciu o zespoły autobusu typu MEX pojazd posiadał dwa człony połączone za pomocą przegubu kulistego. Tylna oś kierowana umożliwiała ograniczenie promienia skrętu. Całkowita długość pojazdu wynosiła prawie 18 metrów. Trzy lata później sprowadzone zostały do Krakowa kolejne autobusy przegubowe. Krótsze od swoich poprzedników o blisko 2 metry pojazdy, oznaczone symbolem 021 pozbawione były awaryjnych elementów. W końcu lat sześćdziesiątych, po wycofaniu z ruchu ostatnich samochodów marki Ikarus, autobusy Jelcz RTO na blisko 10 lat stały się jedyną marką Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. W najlepszym dla tych pojazdów okresie, w 1976 roku, eksploatowano 431 autobusów Jelcz w czterech różnych wersjach oraz 22 przyczepy.

W 1975 roku na dotychczasowej sieci komunikacji autobusowej i tramwajowej wprowadzono zupełnie nową, uzupełniającą sieć mikrobosową wykorzystującą samochody Nysa 521 i 522.

Pierwsze Jelcze PR110 budowane w oparciu o licencję Berliet wyjechały na ulice Krakowa w styczniu 1978 roku. Słabe przygotowanie załogi, brak odpowiedniego zaplecza nieprzystosowanego do obsługi nowoczesnych pojazdów a nade wszystko absolutny brak części zamiennych pochodzących z importu oraz wady jednostek napędowych były przyczyną wycofania znacznej ilości pojazdów z ruchu.

16 marca 1980 roku po raz pierwszy autobusy wyjechały na linie z nowo otwartej, ale jeszcze nie ukończonej zajezdni Wola Duchacka.

W październiku 1981 roku do zajezdni Czyżyny dostarczono pierwsze, z partii 60 pojazdów, przegubowe Ikarusy 280, które skierowano na najbardziej obciążone linie łączące centrum z Nową Hutą. Dwa lata później w ramach dążenia do ujednoczenia taboru zakupiono krótkie autobusy Ikarus 260, którymi zastąpiono awaryjne Jelcze PR110. Do ich obsługi uruchomiono zajezdnię w Płaszowie.

W 1986 roku na ulice Krakowa trafiły ponownie produkty z Jelcza. Zakłady samochodowe rozpoczęły produkcję pojazdów powstałych w oparciu o elementy napędowe produkcji Ikarusa. Niestety Jelcz M11 okazał się wadliwym. Rozpoczęły się nieustanne naprawy, remonty i próby modernizacji. Władze miasta nie dostrzegały codziennych problemów. Ich marzeniem była budowa nowej wielkiej, bo mieszczącej ponad 300 pojazdów, zajezdni w Toniach – po dziś dzień straszy betonowymi konstrukcjami wystającymi z ziemi...

W 1989 roku na ulicach Krakowa pojawiały się autobusy, których kolorystyka znacznie różniła się od innych, już eksploatowanych. Na specjalne zamówienie MPK w Krakowie dostarczone samochody Ikarus 280 były pomalowane po raz pierwszy w biało-niebieskie barwy. Od tej pory wszystkie nowe kupowane pojazdy miały barwy miasta. W 1993 roku ustalono ostateczny sposób malowania, w którym obok kolorów białego i niebieskiego wprowadzono granatowy pas. Przyjęty sposób malowania, nawiązujący do pierwotnego malowania krakowskich tramwajów stał się podstawowym wyróżnikiem przedsiębiorstwa.

W roku 1990 MPK postawione zostało przed zupełnie nowymi wyzwaniami. Komunalizacja firmy i konieczność konkutowania na rynku o klienta zmusza do wprowadzenia wielu zmian w działalności przedsiębiorstwa. Obok trudności z dziką konkurencją firma borykała się z trudnościami taborowymi. Wyeksploatowane autobusy i brak możliwości zakupu nowych pojazdów zmusił do poszukiwania nowatorskich, jak na tamte lata, rozwiązań. Do Krakowa sprowadzone zostają używane, ale będące w dobrej kondycji autobusy Scania ze szwedzkich miast. Zakup używanych pojazdów, posiadających wiele interesujących i dotychczas nie stosowanych rozwiązań technicznych, okazał się z czasem bardzo dobrym posunięciem. Mechanicy nauczyli się obsługi pojazdów i ich naprawy, a kierowcy eksploatacji, zwłaszcza automatycznych skrzyń biegów. Koszty tej nauki, początkowo dość kłopotliwe, były stosunkowo niskie, a wyniesione doświadczenia przyniosły wymierne efekty po wprowadzeniu do ruchu pierwszych pojazdów nowej generacji.

Kraków był pierwszym polskim miastem, które po transformacjach zdecydowało się na zakup zachodnich technologii. W marcu 1992 roku przyjechał do Krakowa pierwszy nowy autobus zakupiony poza Krajami Demokracji Ludowej. Przegubowy MAN SG242 miał być pilotem dużej serii pojazdów tej firmy. Niestety, do realizacji przedsięwzięcia z winy sprzedawcy nie doszło. Dobre kontakty ze szwedzkimi firmami, nawiązane podczas zakupu używanych pojazdów doprowadziły, na przełomie 1992 i 1993 roku, do zakupu 20 autobusów przegubowych Scania 113ALB.

Zakup nowych, ale stosunkowo tanich autobusów Jelcz M120, umożliwił rozwiązanie najbardziej palących problemów związanych z zapewnieniem komunikacji na odpowiednim poziomie. Jednocześnie pozwolił na stworzenie dużego odpisu amortyzacyjnego dającego możliwość realizacji kolejnych inwestycji. W 1994 roku zakupiono pierwszy niskopodłogowy autobus Scania CLL113 MaxCi, co stanowiło debiut tej nowej generacji pojazdów w MPK w Krakowie. Od tej pory kupowane są głównie pojazdy z obniżoną podłogą umożliwiającą swobodne wsiadanie pasażerom. Jako uzupełnienie oferty przewozowej i zapewnienie obsługi linii mało uczęszczanych zakupione zostały nieduże, mieszczące zaledwie 30 pasażerów, autobusy Autosan H6. W sierpniu 1999 roku rozpoczęto eksploatację autobusów Scania nowej generacji. W pełni niskopodłogowy autobus typu CN94 z nowoczesnymi rozwiązaniami stał się wyznacznikiem kierunku zakupów pojazdów. W kwietniu 2000 roku zakupiona została przegubowa odmiana, która jako pierwsza w Polsce jest szersza od dotychczas produkowanych i eksploatowanych pojazdów o 5 cm. W lutym 2001 roku zakupione zostały autobusy MAN NG313 posiadające, podobnie jak Scania, niską podłogę na całej długości pojazdu. W 2004 roku i następnych zakupiona została pierwsza duża partia autobusów Solaris. Uzupełnieniem zakupów było nabycie przegubowych Jelczy 181.

Dużym wydarzeniem, które nabrało sporego rozgłosu w całym kraju było wycofanie z ruchu ostatnich Ikarusów we wrześniu 2007 roku. Przez kolejne lata kupowane były wyłącznie autobusy niskopodłogowe ułatwiające wszystkim mieszkańcom korzystanie z komunikacji. Kupując nowe pojazdy MPK zwracało dużą uwagę na środowisko naturalne – kupowane były wyłącznie pojazdy spełniające wysokie normy czystości spalin.

Jednym z najważniejszych wydarzeń w ostatnich latach w Krakowie było uruchomienie pierwszej w Polsce regularnej linii obsługiwanej autobusami elektrycznymi. Decyzja o uruchomieniu w Krakowie linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne wynikała z troski o środowisko i czyste powietrze. Wyposażone w elektryczny napęd pojazdy nie wytwarzają zanieczyszczeń, a jednocześnie zapewniają wysoki komfort przejazdu.

W swój pierwszy kurs autobusy elektryczne wyruszyły 29 kwietnia 2014 roku z placu przy Barbakanie. Z tego samego miejsca, z którego w styczniu 1927 roku zaczęły kursować autobusy na pierwszej w Krakowie regularnej linii autobusowej.

Jacek Kołodziej

RUSZYŁ KOLEJNY SEZON KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ

W niedzielę, 25 czerwca na krakowskie ulice znów wyjechały zabytkowe tramwaje, które będą kursować na Krakowskiej Linii Muzealnej. Historyczne pojazdy przez cały okres wakacji pojadą we wszystkie niedziele i święta w dwóch wariantach, z Muzeum Inżynierii Miejskiej do Cichego Kącika oraz do Kopca Wandy w Nowej Hucie.

W pierwszym dniu na Krakowskiej Linii Muzealnej kursowały zabytkowe tramwaje: wagon SN4 z przyczepą PN3 oraz wagon N z przyczepą ND.

W tym dniu została również uruchomiona linia nr 190 obsługiwana zabytkowymi autobusami: Jelcz 021 („Ogórek” przegubowy), Jelcz 272 MEX („Ogórek” krótki), Ikarus 280 oraz Ikarus 620. Linia kursowała na trasie: Cichy Kącik – Piastowska – al. Focha – Piłsudskiego – Straszewskiego – Podzamcze – Stradomska – Dietla – Starowiślna – Na Zjeździe – Limanowskiego – Korona – Krakowska – Stradomska – Podzamcze – Powiśle – Zwierzyniecka – al. Krasińskiego – al. Focha – Piastowska – Cichy Kącik.



Zabytkowe pojazdy na Krakowskiej Linii Muzealnej

Opłata za przejazd na Krakowskiej Linii Muzealnej jest zgodna z obecnie obowiązującą taryfą na przejazdy pojazdami Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

Więcej informacji na stronie internetowej <http://muzealna.org/>

Marek Gancarczyk

NOC MUZEÓW Z ZABYTKOWYMI AUTOBUSAMI I TRAMWAJAMI

Coroczną europejską tradycją stała się organizacja przedsięwzięcia zachęcająca do odwiedzania bogatych zasobów muzeów, skansenów, galerii sztuki czy centrów multimedialnych. W tym roku Europejska Noc Muzeów przypadła na weekend 19-21 maja i tradycyjnie przyciągnęła tysiące zainteresowanych. Krakowski Przewoźnik, który w swojej kolekcji posiada bogaty zasób zabytkowego taboru po raz kolejny postanowił włączyć się w tę inicjatywę. Na zaproszenie Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, wczesnym rankiem w piątek 19 maja, dwa zabytkowe Jelcze „Ogórki” – przegubowy 021 z 1975 roku oraz krótki 272MEX z przyczepą P01 z 1971 roku udały się w podróż do stolicy, gdzie uczestniczyły w XII Zlocie Zabytkowych Autobusów oraz XIV edycji warszawskiej Nocy Muzeów. W rodzinnym mieście, czyli w Krakowie, na czas trwania imprezy zostały uruchomione dwie specjalnie linie – jedna tramwajowa – o numerze 60 oraz jedna autobusowa – o numerze 600. Obsługę linii tramwajowej stanowiły wagony N+ND z 1949 roku oraz 102N z 1969 roku, natomiast linię autobusową obsługiwał Ikarus 260.04 z 1985



Zabytkowe autobusy w Warszawie

roku. W obu przypadkach, mimo znaczącej odległości pomiędzy miastami można postawić tezę, że pasażerowie uwielbiają historyczne pojazdy, ponieważ zarówno w Krakowie jak i Warszawie ciężko było znaleźć w nich choć odrobinę wolnej przestrzeni.

Krystian Suder

DZIEŃ DZIECKA W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ MPK SA W NOWEJ HUCIE



Jedna z największych atrakcji - przejazd tramwajem przez myjnię

Setki dzieci wraz z rodzicami wzięły udział w zorganizowanym przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie Dniu Dziecka w niedzielę, 28 maja na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta.

Dzieci zaprosiliśmy do przejazdu specjalnym tramwajem przez nową halę myjni oraz przez halę, w której znajduje się nowoczesna tokarka podtorowa. Najmłodsi mogli także zwiedzić miejsca, w których tramwaje są

naprawiane oraz zobaczyć zabytkowe pojazdy krakowskiego przewoźnika. Zaprezentowaliśmy im także pracę nowoczesnego pojazdu technicznego służącego do wstawiania wykolejonych tramwajów na tory.

Nie zabrakło jednej z największych atrakcji organizowanego przez MPK Dnia Dziecka, czyli możliwości samodzielnego poprowadzenia tramwaju. Oprócz wagonu NGT6 do dyspozycji najmłodszym oddaliśmy po raz pierwszy wagon EU8N.



Dzieci mogły prowadzić dwa tramwaje NGT6 i EU8N



Tłum dzieci i rodziców czekał na wejście na teren zajezdni



Ciekawe jak wygląda tramwaj od spodu?



Wszystkie dzieci chciały wygrać samodzielne prowadzenie tramwaju



Najmłodsi mogli sprawdzić jak prowadzi się zabytkowe tramwaje

MPK SA dla najmłodszych przygotowało zabawy i konkursy z cennymi nagrodami (jedną z nagród były bilety do parku rozrywki), a także zajęcia pokazowe wprowadzające w świat języka angielskiego dla dzieci metodą Helen Doron. Najmłodszym uczestnikom Dnia Dziecka cały czas towarzyszył Trambuś, oficjalna maskotka MPK S.A.

Do zajezdni tramwajowej Nowa Huta można było dojechać specjalnym czerwonym tramwajem, który kursował na trasie Plac Centralny im. R. Reagana – Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta.

Marek Gancarczyk
fot. Dominik Kusion

MPK SA W KRAKOWIE KUPUJE KOLEJNE NISKOEMISYJNE AUTOBUSY

W poniedziałek, 26 czerwca MPK SA w Krakowie ogłosiło dwa przetargi na dostawę w formie leasingu finansowego łącznie 75 nowoczesnych, przyjaznych dla środowiska autobusów. Zamówienia obejmują dostawę 38 autobusów przegubowych i 37 w dwóch odmianach autobusów standardowych o długości 12 metrów.

Zakup prowadzony jest jako zamówienia sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych. W tym celu powołana została komisja przetargowa, która opracowała szczegółową specyfikację istotnych warunków zamówienia oraz wymagania techniczne dla autobusu przegubowego i dwóch wersji autobusów standardowych.

W specyfikacji duży nacisk położony został na parametry niewidoczne dla potencjalnego obserwatora, ale wpływającego na przebieg późniejszej eksploatacji. O udzielenie zamówienia będą mogli się ubiegać wykonawcy, którzy w ostatnich trzech latach realizowali podobne zadania. Specyfikacja uwzględniła wszystkie dotychczasowe nasze doświadczenia z eksploatacji posiadanych autobusów, proponując rozwiązania sprawdzone i zmierzające do unifikacji części i zespołów we wszystkich posiadanych pojazdach.

Wszystkie autobusy w swoich typach będą stanowić rodzinę pod względem konstrukcyjnym oraz technologicznym oraz podlegać takim samym standardom serwisowym.

Konstrukcje oferowanych autobusów mają być oparte na sprawdzonych i niezawodnych rozwiązaniach technicznych, produkowanych seryjnie. Do produkcji autobusów zastosowane mają być najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantujące najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania.

W ramach zamówienia wykonawca zobowiązany będzie również dostarczyć zamawiającemu wyposażenie serwisowe, dokumentację techniczną oraz przeszkoli pracowników zaplecza i prowadzących pojazdy.

Wszystkie autobusy mają być niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic elektronicznych, monitoring, automaty biletowe oraz porty USB do ładowania smartfonów.

Oferowane autobusy mają być komfortowe dla pasażerów, ale także przyjazne dla środowiska. Wszyst-

kie będą spełniać najwyższe europejskie normy Euro 6. Jest to obecnie najwyższy możliwy standard dostępny na rynku. Nie będą to pierwsze takie autobusy w Krakowie, bo takich autobusów jest już w eksploatacji 125 sztuk. Jest to norma emisji spalin możliwa do osiągnięcia jak dotychczas tylko poprzez dodatkową obróbkę spalin poza komorą spalania, ale przed emisją do atmosfery.

Warto zaznaczyć, że wśród 37 autobusów standardowych będzie 7 sztuk pojazdów przystosowanych do wyjazdów na dłuższe trasy poza granice miasta, które zostaną wyposażone m.in. w wysokie, miękkie fotele z zagłówkami, podłokietnikami, w pasy bezpieczeństwa dla pasażerów, bagażnik, apteczkę doraźnej pomocy oraz tachograf.

Mamy nadzieję, że autobusy będą posiadać wiele nowych innowacji odpowiadających obecnemu poziomowi techniki motoryzacyjnej, niewidocznych dla potencjalnego obserwatora a poprawiających komfort użytkownika.

Dopełnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych w oferowanych autobusach ma być nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązujących w budowie autobusów miejskich. W konsekwencji autobus ten ma sprawiać wrażenie solidnego, wytrzymałego pojazdu odpowiadającego naszym oczekiwaniom.

Kryterium wyboru nowych autobusów będzie nie tylko cena, ale także kryteria techniczne, które stanowią aż 40 proc. wyboru oferty. Po podpisaniu umowy producenci będą mieć 7 miesięcy na realizację i dostawę do Krakowa nowych pojazdów.

Przedmiotowe postępowanie będzie kolejnym zamówieniem dostawy realizowanym w formule leasingu finansowego, które wydaje się obecnie najbardziej korzystne dla Spółki.

Termin otwarcia ofert został wyznaczony na 1 sierpnia, kiedy poznamy potencjalnych wykonawców, którzy będą walczyć o dostawę autobusów do Krakowa.

Nie jest to ostatnie zamówienie które MPK SA ogłosi w tym roku. Wkrótce zostanie bowiem ogłoszony przetarg w ramach projektu unijnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne II na zakup kolejnych nowoczesnych autobusów, w tym także autobusów hybrydowych.

Ryszard Wróbel

KOMISJA TABORU AUTOBUSOWEGO IGKM W KRAKOWIE



Uczestników komisji IGKM przywitał Tadeusz Trzmiel, I zastępca prezydenta Krakowa

Przez dwa dni 27 i 28 czerwca przewoźnicy, organizatorzy transportu, producenci oraz eksperci z całej Polski mieli okazję do podzielenia się swoimi doświadczeniami w zakresie rozwoju komunikacji autobusowej w miastach podczas Komisji Taboru Autobusowego Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Spotkanie odbyło się w Krakowie w Muzeum Lotnictwa Polskiego przy al. Jana Pawła II 39. Najważniejszym tematem komisji był projekt elektromobilności komunikacji miejskiej w polskich miastach.

27 czerwca, w pierwszym dniu komisji taboru autobusowego wszystkich uczestników przywitał Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta Krakowa. W swoim wystąpieniu zwrócił uwagę na prowadzoną obecnie przez zarząd MPK SA rewolucyjną wymianę taboru autobusowego na ekologiczny i przyjazny dla środowiska.

- W latach 2016-2017 zostanie w sumie zakupionych prawie 200 nowych pojazdów. W tym roku zostaną ogłoszone kolejne przetargi m.in. na zakup 75 autobu-

sów z silnikami Euro 6. Dzięki temu już w 2018 roku wszystkie autobusy MPK SA będą spełniać normę emisji spalin co najmniej Euro 5 – mówił Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta Krakowa.

Po tym wystąpieniu głos zabrał Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA w Krakowie, który przedstawił najbliższe plany krakowskiego przewoźnika.

- Chcemy, aby do już wkrótce 100 proc. naszych autobusów było nie tylko przyjaznych dla środowiska, ale także w pełni komfortowych dla naszych pasażerów, wyposażonych w klimatyzację, głosowe zapowiadanie przystanków, monitoring i automaty biletowe – podkreślił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA.

Michał Markiewicz, przedstawiciel Narodowego Centrum Badań i Rozwoju przedstawił z kolei uczestnikom ogólnopolski projekt E-Bus, który będzie dotyczył m.in. programów wspierających rozwój elektromobilności w miastach oraz opracowania nowych modeli biznesowych związanych z infrastrukturą ładowania.

W swoim wystąpieniu skoncentrował się na finansowaniu badań i zakupu autobusów elektrycznych.

Nie zabrakło także przeglądu aktualnych doświadczeń w zakresie eksploataowania autobusów elektrycznych kursujących w polskich miastach, przede wszystkim w Krakowie, gdzie została uruchomiona pierwsza w Polsce

linia regularna obsługiwana autobusami z napędem elektrycznym. Dostawcy ładowarek przedstawili z kolei różne strategie ładowania i doładowywania baterii w pojazdach elektrycznych. Ekspertcy próbowali także



W drugim dniu spotkania goście mogli zobaczyć jak ładowane są autobusy elektryczne przy ul. Pawiej

wiej. Zobaczyli także bogatą kolekcję zabytkowych autobusów, które posiada krakowski przewoźnik.

Marek Gancarczyk

KRAKÓW Z PLANEM ZAKUPU DO 150 AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

W czwartek, 29 czerwca zostało podpisane porozumienie władz Krakowa i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju w sprawie wspólnej realizacji programu transportu bezemisyjnego. Dokument podpisał Jacek Majchrowski Prezydent Krakowa, Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA, Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK SA oraz Maciej Chorowski, dyrektora NCBR.

Przedmiotem porozumienia jest współpraca przy opracowaniu, przetestowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych, innowacyjnych rozwiązań w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego.

– Podpisane porozumienie daje MPK SA możliwość zakupu do 150 nowych autobusów elektrycznych, w tym do 100 autobusów przegubowych. Podpisany dokument zakłada, że na zamówienie tych pojazdów otrzymamy dofinansowanie na poziomie co najmniej 60 proc. Bardzo ważnym elementem tego projektu jest możliwość przetestowania dodatkowych 11 pojazdów. Chcemy je skierować na dedykowaną linię, na której zostanie zainstalowana infrastruktura do ładowania baterii – informuje Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA w Krakowie.

Dokument zakłada, że dostawa nowych autobusów elektrycznych do Krakowa będzie realizowana w latach 2019-2021 roku.

– Dzięki tym zakupom autobusów elektrycznych Kraków wkrótce stanie się pierwszą dużą aglomeracją w Polsce, gdzie pasażerowie będą mieć do dyspozycji wyłącznie pojazdy ekologiczne spełniające co najmniej normę Euro 5, w tym hybrydowe i elektryczne. Podpisane przez nas porozumienie potwierdza, że Kraków jest liderem w zakresie elektromobilności – podkreślił Jacek Majchrowski, Prezydenta Krakowa.

To kolejne już działanie władz miasta i MPK SA, którego celem jest zakup ekologicznych, przyjaznych dla środowiska pojazdów. Tylko w tym roku zacznie wozić pasażerów w sumie 112 nowych autobusów, w tym 20 z napędem elektrycznym. Obecnie trwa już postępowanie przetargowe na zakup kolejnych 75 ekologicznych autobusów z silnikami Euro 6, które do Krakowa zostaną dostarczone w 2018 roku.

Marek Gancarczyk

MPK SA TESTOWAŁO EKOLOGICZNE AUTOBUSY FIRMY M.A.N.

Jako pierwszy MPK SA w Krakowie testowało ekologiczny autobus Lion's City firmy M.A.N. wyposażony w silnik Euro 6. Testy trwały od czwartku, 13 kwietnia przez ponad tydzień. W tym czasie autobus kursował m.in. na linii nr 169 z Zajeźdźni Wola Duchacka do Górki Narodowej.

Testowany autobus to pojazd niskopodłogowy, wyposażony w cichy system klimatyzacji i monitoring. Ma długość 12 metrów i może przewieźć jednocześnie prawie 100 osób, w tym 37 na miejscach siedzących. Autobus posiada funkcję tzw. przykłąku, obniżającą prawą stronę autobusu podczas wsiadania pasażerów oraz jest wyposażony w rampę do wjeżdżania wózków inwalidzkich. Wewnątrz jest także wydzielone miejsce dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach oraz dla rodziców podróżujących z dziecięcymi wózkami.

Dzięki silnikowi spełniającemu wysokie europejskie normy Euro 6 autobus jest przyjazny dla środowiska a jednocześnie nowoczesne rozwiązania wpływają na zmniejszenie zużycia paliwa. Z kolei zastosowane w autobusie segmentowe poszycie ścian bocznych znacząco skraca czas i koszt ewentualnych napraw.

Niecały miesiąc później od 5 maja MPK S.A. w Krakowie zaczęło testy kolejnego niskopodłogowego auto-

busu firmy MAN. Tym razem był to ekologiczny autobus typu Lion's City CNG (A21) zasilany sprężonym gazem ziemnym, wyposażony w silnik spełniający normę Euro 6.



Autobus MAN napędzany CNG



Autobus MAN z silnikiem Euro 6

Autobus kursował m.in. na trasie linii nr 503 z Nowego Bieżanowa Południe do Górki Narodowej. Testy tego pojazdu trwały ponad dwa tygodnie.

Testowany autobus ma długość 12 m, szerokość 2,5 m i może jednocześnie przewieźć 86 osób w tym 30 na miejscach siedzących. Wyposażony jest w system informacji i obsługi pasażerskiej tj. tablice kierunkowe, urządzenie zapowiadające przystanki oraz trzy kasowniki elektroniczne. Dodatkowo posiada funkcję tzw. przykłąku, obniżającą prawą stronę autobusu poprawiając przy tym komfort przy wsiadaniu i wysiadaniu. Autobus wyposażony jest w rampę do

wjeżdżania wózków inwalidzkich w drugich drzwiach, obsługiwana ręcznie oraz stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich.

Doświadczenia zebrane podczas eksploatacji testowanych autobusów będą wykorzystane przy zakupie kolejnych ekologicznych autobusów dla krakowian.

Marek Gancarczyk

W PRACY POMAGA MI ZDOBYTE WCZEŚNIEJ DOŚWIADCZENIE

O zadaniach i planach do zrealizowania w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. rozmawiamy z Katarzyną Bury, członkiem zarządu, ds. prawnych krakowskiego przewoźnika

Marek Gancarczyk: W kwietniu 2017 roku uzupełniła Pani skład zarządu MPK SA w Krakowie jako członek zarządu ds. prawnych. Jaki zakres obowiązków i zadań kryje się pod tym tytułem?

Katarzyna Bury: W moim pionie jest dział zamówień, zaopatrzenia oraz dział kontroli biletów i windykacji. Jednocześnie odpowiadam za dział organizacji i zarządzania, w skład którego wchodzi m.in. sekretariat zarządu oraz biuro obsługi klienta.

MG: Co wpłynęło na to, że zdecydowała się Pani przyjąć nominację Rady Nadzorczej MPK SA do pracy w zarządzie krakowskiego przewoźnika?

KB: MPK SA to bardzo dobrze funkcjonujące przedsiębiorstwo. Dla mnie propozycja pracy w tej firmie była wyróżnieniem i wyzwaniem. Przyjęłam nominację Rady Nadzorczej i chcę swoją wiedzą i doświadczeniem wspierać MPK w dalszym rozwoju.

MG: Czym zajmowała się Pani wcześniej? Czy Pani dotychczasowe doświadczenie zawodowe przydaje się w obecnej pracy?

KB: Jak najbardziej. To doświadczenie, które posiadam pomaga mi w nowej pracy. W trakcie swojej działalności zawodowej pracowałam w kancelarii prawnej, a następnie w Urzędzie Miasta Krakowa. Przeszłam całą ścieżkę kariery – od kierownika referatu do dyrektora wydziału. Przed przyjściem do MPK zarządzałam wydziałem mieszkalnictwa, gdzie zajmowałam się m.in. zamówieniami publicznymi. Jak widać swoją wiedzę w tym zakresie mogę nadal wykorzystywać.

MG: Czy te kilka tygodni wystarczyło Pani do poznania przedsiębiorstwa? Jak Pani wspomina swój pierwszy dzień pracy?

KB: Chyba nikogo nie zaskoczę, jeżeli przyznam, że te kilka tygodni to za mało, aby dobrze poznać cały zakres działania MPK. Ten czas wystarczył mi jedynie na wstępne zapoznanie się z funkcjonowaniem tak dużego przedsiębiorstwa. Jest tu przecież zatrudnionych ponad 2 tys. osób. Pierwszy dzień pracy dobrze pamiętam



Katarzyna Bury - członek zarządu ds. prawnych MPK SA w Krakowie

i wspominam bardzo mile. Co ciekawe, pierwsze pismo jakie do mnie w tym dniu trafiło, to była prośba o umorzenie opłaty dodatkowej za jazdę bez biletu. Przystąpiła ją osoba, która była klientką zarządzanego przez mnie wydziału mieszkalnictwa.

MG: Jestem ciekawy, czy Pani wyobrażenie o funkcjonowaniu MPK SA zmieniło się, gdy zaczęła Pani tu pracować?

KB: Utwierdziłam się w przekonaniu, że MPK bardzo dobrze funkcjonuje. Jest uporządkowanym i dobrze zarządzanym przedsiębiorstwem, nawet jeżeli na pierwszy rzut oka wydaje się trochę sformalizowane.

MG: Obecnie krakowski przewoźnik stara się gruntownie odnowić tabor, przede wszystkim kupując ekologiczne, przyjazne dla środowiska autobusy. Jaki projekt realizowany obecnie przez krakowskiego przewoźnika jest według Pani najistotniejszy?

KB: Nie ulega wątpliwości, że bardzo ważne są zakupy nowych, ekologicznych pojazdów i pozyskiwanie środków, m.in. z unijnych funduszy. Ważną inwestycją ze względu na komfort pasażerów jest także zakup nowych, niskopodłogowych tramwajów.

MG: Proszę opowiedzieć jakie cele Pani przed sobą postawiła jako członek zarządu MPK SA?

KB: Jeżeli chodzi o moje najbliższe plany, to czeka mnie ustalenie z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu jednoznacznych zasad windykacji niezapłaconych przez pasażerów opłat dodatkowych za jazdę bez biletu w okresie, kiedy kontrolą biletów zajmowało się MPK. Termin dotychczasowej umowy wkrótce się kończy więc czasu na ustalenie szczegółów zostało niewiele.

MG: Te zadania na pewno będą wymagały od Pani sporo wysiłku. Ma Pani swoją receptę na dobry odpoczynek i „naładowanie akumulatorów”?

KB: Bardzo lubię ruch i wysiłek fizyczny. Jestem posiadaczem karty MultiSport i staram się z niej korzystać tak często jak tylko pozwala mi na to czas.

MG: Dziękuję za rozmowę.

MPK SA W KRAKOWIE WŚRÓD ZAŁOŻYCIELI PZPTP

21 marca 2017 roku został powołany Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego skupiający miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne oraz organizatorów transportu publicznego w polskich miastach. Wśród założycieli nowego podmiotu jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie.

Związek będzie występował do organów posiadających inicjatywę ustawodawczą z wnioskami oraz opiniami w zakresie aktów prawnych dotyczących interesów pracodawców branży komunikacyjnej w zakresie prawa, ekonomii oraz organizacji i zarządzania. Związek ma również nieść pomoc członkom w rozwiązywaniu problemów organizacyjnych i prawnych. Związek będzie się także zajmował promowaniem idei przedsiębiorczości oraz promocją transportu miejskiego jako ekologicznego środka komunikacji, co w konsekwencji ma zwiększyć społeczną świadomość o korzyściach płynących z komunikacji zbiorowej dla funkcjonowania miast. Te działania są bardzo istotne dla Krakowa, który od lat walczy w okresie zimowym z przekroczeniami norm zanieczyszczenia powietrza i zachęca mieszkańców do podróży tramwajami i autobusami.

Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego ma charakter dobrowolny i nie wyklucza udziału w innych branżowych stowarzyszeniach czy związkach. War-

to podkreślić, że dzięki zapisom ustawy o organizacjach pracodawców związek ma prawo do zabierania głosu, negocjowania stanowisk i wypracowywania konkretnych rozwiązań na rzecz swoich członków. Związek to także podmiot, którego głos jest kluczowy dla ustawodawcy.

Do Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego należą przewoźnicy oraz organizatorzy komunikacji miejskiej z największych polskich miast (poza MPK SA w Krakowie jest to m.in. Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, Miejskie Zakłady Autobusowe Warszawa, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, MPK Łódź, MPK Lublin, Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, MPK Olsztyn, Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Białymstoku i Miejski Zakład Komunikacji w Grudziądzu).

Prezesem zarządu Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego został Jan Kuźmiński, prezes zarządu MZA Sp. z o.o. w Warszawie, a wiceprezesami: Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA w Krakowie oraz Roman Urbańczyk, przewodniczący zarządu KZK GOP.

Marek Gancarczyk

ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ – KONFERENCJA W RZESZOWIE

W dniach 8-9 czerwca 2017 roku w Rzeszowie odbyła się konferencja, której tytułem była „Zrównoważona mobilność – wyzwania i szanse dla miast”. Wzięli w niej udział eksperci w dziedzinie transportu oraz przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacyjnych i organizatorów transportu w Polskich miastach. W pierwszym dniu spotkania rozmawiano m.in. o tym jak zmniejszać ruch samochodów w śródmieściu. Starano się znaleźć skuteczne i praktyczne rozwiązania tego problemu. Moderatorem tego panelu był dr hab. Andrzej Szarata – Kierownik Zakładu Systemów Komunikacyjnych, Dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej.

W drugim dniu konferencji uczestnicy starali się odpowiedzieć na pytanie jaka będzie rola autobusów o napędzie alternatywnym w rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. O doświadczeniach Krakowa związanych



z eksploatacją autobusów elektrycznych mówił w tym panelu Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK SA w Krakowie

Marek Gancarczyk

MPK SA W KRAKOWIE NAGRADZA KIEROWCĘ AUTOBUSU ZA RATOWANIE ŻYCIA ROWERZYŚCIE



Nagrody dla kierowcy krakowskiego przewoźnika wręczył Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK SA oraz Małgorzata Popławska, dyrektor KPR

Listy gratulacyjne, nagroda finansowa i wyrazy uznania trafiły do Pana Stanisława Józwicka, który od 7 lat pracuje w krakowskim MPK jako kierowca autobusu. W ten sposób we wtorek, 18 kwietnia zarząd MPK SA i dyrekcja Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego podziękowali za akcję ratowania życia, którą Pan Stanisław wspólnie z dwoma pasażerami autobusu prowadził w piątek, 31 marca 2017 roku. List gratulacyjny dla kierowcy krakowskiego przewoźnika przesłał także Prezydent Krakowa, Jacek Majchrowski.

31 marca Pan Stanisław prowadził autobus linii nr 232. Kilkanaście minut po 14.00 zatrzymał się na przystanku Prusy Szkoła w kierunku Goszczy. Już ruszał z przystanku, gdy jego i pasażerów zaniepokoiło zachowanie rowerzysty, który siedział na ławce, a rower pozostawił oparty obok. Rowerzysta nie wsiadł do autobusu

i cały czas siedział nieruchomo na przystanku. Młodzi pasażerowie autobusu podnieśli alarm, a kierowca natychmiast zatrzymał pojazd. Jeden z młodych ludzi podbiegł do rowerzysty, który w międzyczasie osunął się z ławki na ziemię.

- Od razu wyłączyłem silnik autobusu i również pobiegłem na przystanek. Gdy okazało się, że jest potrzebna karetką, natychmiast wróciłem do pojazdu i poprosiłem dyspozytorów o jej wezwanie – relacjonuje Pan Stanisław.

Rowerzysta stracił przytomność, nie oddychał i doszło u niego do zatrzymania krążenia. Kierowca MPK, wraz z dwiema innymi osobami rozpoczął resuscytację, która była prowadzona nieprzerwanie do chwili przyjazdu zespołu ratownictwa medycznego.

- Wszyscy kandydaci na motorniczych i kierowców

NAGRODA

przechodzą szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Takie szkolenia systematycznie organizujemy także dla wszystkich prowadzących i inspektorów ruchu. Pokazy udzielania pierwszej pomocy są zawsze elementem organizowanego przez nas od 16 lat konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. Cieszę się, że ta wiedza i umiejętności naszego kierowcy pomogły uratować komuś życie – powiedział Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu, ds. zarządzania przewozami w MPK SA w Krakowie.

Wezwany przez dyspozytora MPK zespół ratownictwa medycznego pojawił się na miejscu zdarzenia po kilku minutach. Rowerzysta został zabrany do karetki i przewieziony do szpitala. Reakcja kierowcy MPK SA i dwójki pasażerów najprawdopodobniej uratowała mu życie. Po zabraniu rowerzysty do karetki, kierowca wsiadł do autobusu i kontynuował pracę na linii.

- Ta akcja była przykładem, jak prawidłowo powinien wyglądać łańcuch przeżycia – podkreśliła Małgorzata

Popławska, dyrektor Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego. – Łańcuchem przeżycia w medycynie ratunkowej nazywamy ciąg działań, które powinny zostać podjęte w sytuacji nagłego zatrzymania krążenia.

Ten łańcuch składa się z kilku ogniw ale te pierwsze, najważniejsze z nich, to działania podejmowane na miejscu zdarzenia, przez świadków – pierwszym ogniwem jest zainteresowanie się osobą potrzebującą pomocy i wezwanie zespołu ratownictwa medycznego, a drugim ogniwem – rozpoczęcie akcji resuscytacyjnej, czyli udzielenie pierwszej pomocy. Bardzo często to właśnie te dwa pierwsze ogniwa decydują o dalszych losach pacjenta. Dlatego nigdy nie bójmy się udzielania pierwszej pomocy. Nawet jeśli nie mamy wiedzy, jak to zrobić – dyspozytor pogotowia ratunkowego zawsze przez telefon będzie krok po kroku prowadził nas podczas akcji.

Marek Gancarczyk, Joanna Sieradzka

NIE ŻYJE ZBIGNIEW WODECKI

W dniu 22 maja 2017 r. zmarł Zbigniew Wodecki. Wybitny artysta, miał liczne talenty – śpiewał, komponował, grał na fortepianie, trąbce i skrzypcach, występował w serialach TV.

Zachwycał nas uśmiechem, pogodą ducha i miłością – nie tylko do muzyki, lecz także do nas, których jego talent zmieniał na lepsze. Zawsze pozytywnie wypowiadał się o krakowskiej komunikacji miejskiej, z której korzystał.

Nigdy nie brakowało mu dystansu do siebie, ani poczucia humoru. Wielu z nas mogło się o tym przekonać osobiście, gdyż właśnie Zbigniew Wodecki uczestniczył w uroczystych obchodach 135-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie w teatrze im. J. Słowackiego w 2010 r. Jak napisała Anna Robak w informacji o tym



Zbigniew Wodecki wystąpił podczas obchodów 135-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie

wydarzeniu w „Przewoźniku Krakowskim” nr 3 (37) 2010 (lipiec – wrzesień):

„Niezaprzeczalnie największą gwiazdą tych uroczystości był kolejny jubilat świętujący swoje 60 urodziny, Zbigniew Wodecki – piosenkarz, muzyk, instrumentalista, kompozytor, aktor i prezenter telewizyjny – mocno związany z Krakowem oraz jak się okazało z komunikacją miejską (miał kilka kolizji z tramwajami). Słuchających porwał brawurowym wykonaniem utworu na skrzypcach. A jego piosenki zachwyciły widownię. Okazało się również, że świetnie opowiada dowcipy. W podziękę za występ wręczono mu skrzynkę z jego ulubionymi ziarnami słonecznika oraz tablicę kierunkową tramwaju nr 6 jako prezent z okazji 60 urodzin”.

Władysław Michalski

STRAŻ MIEJSKA I MPK SA W KRAKOWIE UCZĄ BEZPIECZNEJ JAZDY ROWEREM

W środę, 26 kwietnia uczniowie piątych klas z siedmiu krakowskich szkół podstawowych wzięli udział w konkursie „Rowerem bezpiecznie po Krakowie”. Został on po raz kolejny zorganizowany przez Straż Miejską oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie w celu zwrócenia uwagi dzieci na zagrożenia w ruchu drogowym i zasady bezpiecznego poruszania się rowerem po drogach. Konkurs był także okazją do tego, aby promować pozytywne zasady zachowań na drodze.

Do konkursu zostało zgłoszonych 7 zespołów złożonych z czterech uczniów. Wszyscy najpierw wzięli udział w części teoretycznej, podczas której musieli odpowiedzieć na pytania z przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza tych dotyczących rowerzystów. Po teście uczniowie zostali zaproszeni do udziału w części praktycznej konkursu. Każdy z nich miał za zadanie przejechać na rowerze specjalnie przygotowany tor przeszkód. W klasyfikacji drużynowej najlepszą szkołą okazała się Szkoła Podstawowa

nr 62. Drugie miejsce zajęła Szkoła Podstawowa nr 40, a trzecie Szkoła Podstawowa nr 133. Konkurs wygrał Maksymilian Ślusarczyk, który zgromadził najwięcej punktów.

W nagrodę mógł samodzielnie poprowadzić tramwaj NGT6. Drugie miejsce zajęła Nikola Florczyk, która została najlepszą rowerzystką w konkursie. Trzecie miejsce zdobył Karol Miśkiewicz.

Wszyscy uczestnicy odebrali dyplomy i nagrody rzeczowe, które wręczał Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu ds. zarządzania przewoźnikami oraz Zbigniew Ulman, zastępca komendanta Straży Miejskiej.

Oprócz rywalizacji uczestnicy konkursu brali także udział w wykładzie na temat bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej oraz pokazie awaryjnego hamowania tramwaju, które zostało zorganizowane na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze.

Konkurs został zorganizowany na terenie Stacji Obsługi i Remontów, przy ul. Brożka 3.

Marek Gancarczyk



Podczas konkursu trzeba było się wykazać dużą umiejętnością jazdy na rowerze



Nagrody w konkursie wręczał zwycięzcom Zbigniew Ulman, zastępca komendanta Straży Miejskiej i Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK SA w Krakowie

RYS HISTORYCZNY ZAKŁADOWEGO KONKURSU BHP W MPK

Analizując historię powstania wewnątrzzakładowego konkursu BHP sięgnęliśmy do materiałów archiwalnych będących w dyspozycji Inspektoratu BHP, które pozwoliły nieco przybliżyć długoletnią tradycję naszego konkursu.

Pierwsze wzmianki o organizacji konkursów BHP w MPK pojawiały się w analizach stanu BHP już w 1969 roku. W następnych latach konkurs przybierał różne formy organizacyjne, przyjmując nazwę „Od czystości do gospodarności” i odbywał się raz w roku. Głównym jego założeniem pozostawała popularyzacja zagadnień BHP w przedsiębiorstwie oraz zwiększenie ładu i porządku na stanowiskach pracy. W 1976 r. odbył się po raz pierwszy konkurs BHP pod nazwą „Wiosna 76” będący jak wspomina roczna analiza stanu BHP, bezpośrednią kontynuacją konkursu „Od czystości do gospodarności”. Konkurs obejmował wówczas dwie grupy zakładów tzw. eksploatacyjne tj. jednostki organizacyjne pod nazwą Zakład Eksploatacji Tramwajów lub Autobusów, obejmujące wówczas część techniczną i ruchową oraz warsztatowe tj. zakład torów i sieci, zakład napraw tramwajów, zakład taksówek, zakład transportu i sprzętu specjalnego oraz zakład budowlany. Konkurs był dwudniowy i odbywał się tylko w jednej wiosennej edycji. Nastąpił rok 1980, który spowodował przerwę w organizacji konkursu BHP do roku 1982. Reaktywacja konkursu nastąpiła w roku 1983, już w formule dwóch edycji wiosennej i jesiennej. Formuła ta kontynuowana jest do dnia dzisiejszego. Ostateczny, współczesny kształt konkursu BHP został przyjęty w 1991 roku, po przekształceniu MPK Kraków w MPK Sp. z o.o. w Krakowie, a rywalizują ze sobą stacje obsługi wydzielone w strukturze organizacyjnej MPK. Kontynuując długoletnią tradycję w 2016 r. i 2017 r. odbyła się kolejna edycja konkursu o tytuł „NAJLEPSZEJ STACJI OBSŁUGI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY”. Organizatorem konkursu jest Zarząd MPK S.A. w Krakowie oraz organizacje związkowe działające w przedsiębiorstwie. Patronat nad konkursem, sprawuje Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy.

Zgodnie z obowiązującym regulaminem, konkurs obejmuje następujące okresy w których odbywa się współzawodnictwo tj.:

- konkurs „Wiosna - Lato” w okresie od 1 kwietnia do 30 września,
- konkurs „Jesień - Zima” w okresie od 1 października do 30 marca.

Ostatnia edycja konkursu „JESIEŃ 2016 – ZIMA 2017” obejmowała sześć etapów, w trakcie których komisja w ramach wizyt kontrolnych dokonywała oceny poszczególnych stacji obsługi. Podstawą oceny był regulamin konkursu zawierający kryteria uwzględniające między innymi:

- przestrzeganie przez pracowników przepisów i zasad bhp,
- stan maszyn, urządzeń, elektronarzędzi oraz infrastruktury technicznej na stanowiskach pracy tj. oświetlenie, wentylacja,
- stan ładu i porządku na stanowiskach pracy w tym w kanałach naprawczych oraz na drogach komunikacyjnych i placach postojowych,
- stan i czystość ubrań roboczych pracowników,
- stan zaplecza higieniczno sanitarnego i socjalnego w tym szatni i jadalni,
- organizacja systemu pomocy przedmedycznej,
- aspekty ochrony środowiska w tym wycieki substancji ropopochodnych i segregacja odpadów.
- oraz punkty ujemne za wypadki przy pracy, przekroczenia NDS i NDN i nie wykonane zadania dot. poprawy warunków pracy

Trzy czołowe miejsca w konkursie zajęły następujące stacje obsługi:

- Stacja Obsługi Autobusów Płaszów,
- Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze,
- Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

W dniu 11.05.2017 r. odbyło się uroczyste podsumowanie konkursu „JESIEŃ 2016 – ZIMA 2017” w którym uczestniczył Zarząd MPK S.A., przedstawiciele związków zawodowych, ZSIP, kadra kierownicza, pracownicy Inspektoratu BHP, oraz specjalny gość Okręgowy Inspektor Pracy Pan Józef Bajdel.

Zarząd MPK S.A. w Krakowie ufundował nagrody pieniężne dla stacji obsługi - laureatów konkursu z przeznaczeniem ich na dalszą poprawę warunków pracy w kwocie:

- 25 000 zł – I miejsce
- 22 000 zł – II miejsce
- 18 000 zł – III miejsce

Na uroczystym podsumowaniu Mariusz Szałkowski, Wiceprezes Zarządu – Dyrektor ds. Eksploatacji i Rozwoju MPK SA w Krakowie oraz Józef Bajdel Okręgowy Inspektor Pracy pogratulowali osiągniętych sukcesów oraz wręczyli kierownikom zwycięskich stacji obsługi przyznane nagrody.

Stanisław Skuba

AKADEMIA MŁODEGO KRAKOWIANINA Z TRAMBUSIEM



Wizyty w zajezdni tramwajowej MPK bardzo podobają się dzieciom

Wizyty dzieci z krakowskich szkół w obiektach MPK SA stały się chlebem powszednim. Systematycznie w każdym miesiącu roku szkolnego odwiedza nas około 120 uczniów wraz z opiekunami. Podczas spotkań pokazujemy dzieciom jak wygląda praca motorniczego i czym zajmuje się pracownik stacji. Zapoznujemy też dzieci z tramwajem, jego wyposażeniem, tłumaczymy znaczenie piktogramów. Edukujemy w zakresie bezpiecznego korzystania z tramwaju oraz zachęcamy do stosowania zasad Savoir Vivre w pojeździe. Staramy się wzbudzić poczucie wspólnej odpowiedzialności za stan pojazdów komunikacji miejskiej – m.in. o czystość.

Podsumowując rok 2016 i pierwsze półrocze 2017 w ramach AMK naszą zajezdnię zwiedziło 1 860 dzieci.

Przypomnijmy: Akademia Młodego Krakowianina – to projekt, do którego Prezydent Miasta Krakowa zaprosił 20 szkół samorządowych, rozmieszczonych w najstarszych historycznie rejonach Krakowa.

Projekt ma na celu kreowanie wizerunku Krakowa jako gminy społecznie odpowiedzialnej, zaangażowanej w edukowanie dzieci i młodzieży szkolnej w zakresie ekologii, bezpieczeństwa, a także w tematyce związanej z funkcjonowaniem miasta jako nowoczesnej metropolii. Ma też kształtować wśród najmłodszych postawy prospołeczne i proekologiczne. Dzieci w nim uczestniczące mają poznać specyfikę i profil działalności instytucji i spółek miejskich, w tym Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Małgorzata Rzyczniak

PROGRAM WARSZTATÓW DLA DZIECI Z UDZIAŁEM TRAMBUSIA – OFICJALNEJ MASKOTKI MPK SA

1. Prezentacja dzieciom fragmentu wagonu 105N, który znajduje się w holu biurowca MPK SA w Krakowie (dzieci mogą usiąść w prawdziwej kabinie motorniczego).
2. Spotkanie z motorniczym w tramwaju – poznanie najważniejszych elementów pracy motorniczego.
3. Poznanie zasad podróżowania tramwajem:
 - emisja filmów edukacyjnych: konieczność trzymania się uchwytów podczas jazdy, bezpieczne przechodzenie przez torowiska, ustępowanie miejsca starszym,
 - zakup biletu w automacie biletowym i skasowanie okolicznościowego biletu,
 - znaczenie piktogramów naklejonnych wewnątrz tramwaju,
 - zasady działania drzwi w tramwaju.
4. Zwiedzanie zajezdni tramwajowej:
 - poznanie podstawowych elementów budowy tramwaju (koła tramwajowe, pantograf, tzw. piasecznica czyli specjalne miejsce na piasek w tramwaju, który pomaga w hamowaniu),
 - przejście kanałem pod tramwajem.
5. Przejazd tramwajem przez myjnię – informacja o tym, jak dba się o czystość tramwajów.





We wtorek 20 czerwca Park Jordana zamienił się w strefę edukacji i dobrej zabawy. Uczniowie z 20 krakowskich szkół uczestniczyli w finale Akademii Młodego Krakowianina – pilotażowego projektu realizowanego przez Miasto Kraków.

– Funkcjonowanie tak dużego miasta jak Kraków to proces złożony, ale z którego bardzo wielu z nas nie zdaje sobie sprawy. Poprzez projekt Akademia Młodego Krakowianina chcemy pokazać, że za tym na pozór oczywistym procesem stoją konkretne instytucje i ludzie, bez sprawności których życie w naszym mieście byłoby o wiele bardziej skomplikowane – mówił Andrzej Kulig, Zastępca Prezydenta ds. Polityki Społecznej, Kultury i Promocji Miasta, podczas finałowego spotkania w Parku Jordana.

Wręczając uczestnikom całorocznych zajęć stosowne certyfikaty, Zastępca Prezydenta Krakowa zapo-

wiedział, że projekt będzie kontynuowany. – Akademia Młodego Krakowianina cieszyła się ogromnym zainteresowaniem. To projekt z bardzo dużym potencjałem, więc w przyszłym roku szkolnym będziemy zapraszać kolejne placówki do udziału – powiedział Andrzej Kulig.

Warto wiedzieć, że podczas Akademii Młodego Krakowianina szkoły uczestniczyły w trwających przez cały rok zajęciach z zakresu ekologii, bezpieczeństwa oraz o tematyce związanej z funkcjonowaniem miasta jako nowoczesnej metropolii. Do udziału w pierwszej, pilotażowej edycji projektu zaproszono 20 samorządowych podstawówek, mieszczących się w czterech dawnych dzielnicach Krakowa: Śródmieściu, Krowodrzy, Podgórzu i Nowej Hucie. Projekt trwał od 1 września 2016 r. do 31 maja 2017 r.

Akademia Młodego Krakowianina realizowana jest przez jednostki i spółki miejskie: Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji, Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, straż miejską, Zarząd Zieleni Miejskiej, Agencję Rozwoju Miasta – TAURON Arenę Kraków, Krakowskie Biuro Festiwalowe, Zarząd Infrastruktury Sportowej oraz Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej przy wsparciu Urzędu Miasta Krakowa.



Podczas finału AMK dzieci mogły m.in zobaczyć autobus z silnikiem Euro 6 i usiąść na miejscu kierowcy

Biurowisko UMK

Fot. Bogusław Świerzowski/krakow.pl

MPK SA Z ELEKTRYCZNYM AUTOBUSEM PODCZAS DNI ZIEMI

Dni ziemi to coroczne wydarzenie, w którym MPK S.A. w Krakowie bierze udział i zwraca uwagę mieszkańców miasta Krakowa na to jak dba o środowisko. Podczas Wystawy Ekologicznej na al. Róż rozstawiane są namioty, w których można zobaczyć jakie działania ekologiczne realizują krakowskie spółki miejskie. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie w tym roku zaprezentowało jeden z autobusów elektrycznych, które regularnie kursują na linii nr 154 z Dworca Głównego Zachód do Prądnika Białego. Decyzja o uruchomieniu w Krakowie linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne wynika z troski o środowisko i czyste powietrze. Wyposażone w elektryczny napęd pojazdy nie wytwarzają zanieczyszczeń. Jednocześnie zapewniają wysoki komfort przejazdu. Zaprezentowany pojazd na Dniach Ziemi to Solaris Urbino 8,9 Electric. Ma długość 8,95 m, szerokość 2,4 m oraz wysokość 3,25 m. Pojazd jest wyposażony w dwie baterie litowe o łącznej pojemności 120,9 kWh. Autobus jest ni-



Dzieci chętnie przychodzili zobaczyć elektryczny autobus

skopodłogowy, każde wejście znajduje się na wysokości 32 cm. Przez dwa dni od piątku do soboty (21-22 kwietnia) każdy zainteresowany miał możliwość w ramach obchodów dni Ziemi zobaczyć nowoczesny autobus elektryczny. Każdy mieszkaniec Krakowa, który pojawił się na al. Róż w Nowej Hucie miał okazję poznać jego działanie oraz porozmawiać z kierowcą. Najmłodsi, którzy przybyli zobaczyć elektryczny autobus mieli także okazję brać udział w konkursach, siedzieć w pojeździe za kierownicą i poczuć się jak prawdziwy kierowca. Każde dziecko, któ-

re wzięło udział w zabawach otrzymało nagrodę. Również zainteresowani mieszkańcy mogli porozmawiać na temat planów krakowskiego przewoźnika dotyczących zakupu nowych ekologicznych pojazdów. Podczas Dni Ziemi odbywały się również wycieczki autobusem MPK SA do Ekospalarni, gdzie tłumaczono jak działa i jak ważna jest dla miasta.

Dariusz Tynor

PONAD 2 800 OSÓB OBSERWUJE KONTO MPK SA W KRAKOWIE NA INSTAGRAMIE



Mija już rok od założenia konta krakowskiego przewoźnika na Instagramie. Nasz profil pod koniec czerwca obserwowano już prawie 2 800 osób. Przez ten rok zamieściliśmy ok. 200 zdjęć. Kilkadziesiąt postów zostało polubionych przez ponad dwustu użytkowników, są również i takie gdzie zrobiło to ponad 300 osób.

Marek Gancarczyk

TRAGICZNA ŚMIERĆ JACKA ŻABY BARDZO NAMI WSTRZĄSNĘŁA

Rozmawiamy z Katarzyną Niegolewską – w latach 80-tych XX w. pracownikiem zajezdni tramwajowej Nowa Huta, odpowiedzialnym za obliczanie wynagrodzeń motorniczych.



Katarzyna Niegolewska

Marek Gancarczyk: Jak Pani zapamiętała Jacka Żabę na początku jego pracy w MPK?

Katarzyna Niegolewska: W czasie, kiedy Jacek pracował w MPK ja aktywnie działałam w związkach zawodowych. Od grudnia 1981 roku oboje współpracowaliśmy w podziemnych strukturach Solidarności. Gdy miał jakieś problemy szukał pomocy. Pamiętam, że często, np. w zimie buty miał zniszczone i brakowało mu pieniędzy na nowe. Narzekał też na mistrza za bardzo surowe traktowanie. Czasem wcześniej coś powiedział, zanim pomyślał, taki „pistolet”. Sama na tym ucierpiałam, kiedy trochę spóźniłam się do pracy to głośno zwrócił mi uwagę przy kierowniku, a kierownik spóźnienie odnotował w kartotece.

MG: Czym dokładnie Jacek Żaba się wtedy zajmował w MPK?

KN: Pracował w zajezdni w Nowej Hucie. Wymieniał akumulatory w tramwajach.

MG: Czy była Pani zdziwiona, że to właśnie Jacek, pracujący w innej zajezdni pomagał Kazimierzowi Krauze przecinać paski klinowe w autobusach?

KN: W momencie kiedy się dowiedziałam, że te paski przecinał Kazimierz Krauze, to wiedziałam że Jacek też tam był. Jacek nie miał zrozumienia w domu, szukał ciepła rodzinnego u obcych gdzie spędzał popołudnia i weekend, m.in. w domu Krauzego. Razem działali w konspiracji, dużo czasu spędzali razem. Jacek za okazane serce nie odmówił niczego, więc nie trudno to było skojarzyć. Kiedy Krauze został aresztowany poprosiłam Jacka na rozmowę. Wiadomość bardzo go zaskoczyła.

Stwierdził, że on w tym nie brał udziału. Na pytanie, z kim powinniśmy się skontaktować w jego domu gdyby miał jakieś problemy, odpowiedział że z siostrą. Może za godzinę przyniósł wypowiedzenie z pracy.

W czasie najbliższej wypłaty przez dwa dni trzech funkcjonariuszy SB czekało na Jacka, na szczęście nie przyszedł w tym czasie po pieniądze.

Żeby się z Jackiem zobaczyć powiedziałam kasjerce, że jest mi winien pewną kwotą pieniędzy i żeby poprosiła mnie jak się pojawi. Gdy przyszedł powiedziałam Jackowi, że czekali na niego SB-cy i może jeszcze gdzieś są, więc musi jak najszybciej opuścić teren zajezdni, najlepiej przez drugą bramę. Poradziłam mu też, aby nie wracał do domu tylko jechał na wieś do babci i spędził nadchodzące święta na wolności. Po powrocie do domu do Krakowa zaczął szukać pracy w Kombinacie i tam go zatrzymali.

MG: Czy ktoś pomagał wtedy Jackowi Żabie?

KN: Tak. Po aresztowaniu Jacka skontaktowaliśmy się z jego siostrą. Okazało się jednak, że jest to osoba chora, nie mogąca podjąć żadnych działań w obronie swojego brata. Wtedy my mieliśmy obowiązek zorganizowania obrony Jacka.

MG: Była Pani na rozprawie?

KN: Tak, byłam na rozprawie Jacka. Pamiętam, że wzięłam jego ulubioną kawę, kupiłam pączki w dobrej cukierni, firmowo zapakowane. Pączki pozwolono mu podać. Kiedy Jacka prowadzili na rozprawę uśmiechnął się do mnie. Podczas rozprawy płakał i prosił, aby mu już nie zadawać pytań.

MG: Jak Jacek Żaba znosił więzienie?

KN: Po paru miesiącach od jego skazania przyszedł do Arki Pana pracownik więzienia informując, że Jacek jest w bardzo złym stanie i nie dotrwa do końca wyroku. Mieliśmy z parafią Arka Pana bardzo dobry kontakt. Prosiłam ojca Jacka, aby podjął pilnie działanie. Interweniowaliśmy też u adwokata. Niedługo po tym dowiedzieliśmy się, że Jacek jest w szpitalu w Kobierzynie. Poszliśmy tam w kilka osób. Gdy go zobaczyliśmy rozptakaliśmy się. Był w tak złym stanie.

MG: Co dokładnie mu dolegało?

KN: Był przerażony, wciśnięty w ścianę, oczy miał ogromne, żadnego kontaktu z nim nie było. Trzeba było go karmić, musiał być z pieluchą. Motorniczy Marian Tarka codziennie przed pracą przychodził do szpitala, żeby pomóc go nakarmić.

Gdy dochodził do siebie rozmawiał tylko z osobami do których miał pełne zaufanie. Bał się wypowiadać przy innych.

MG: Czy opowiadał Pani co się stało w więzieniu?

KN: Nie opowiadał co było w więzieniu. Ale chyba nie chciałam tego słyszeć. Gdy się dowiedziałam z opowieści Krauzego co z nim robili, to przez trzy miesiące bolał mnie brzuch.

MG: Czy stan Jacka Żaby poprawiał się w czasie pobytu w szpitalu w Kobierzynie?

KN: Długo dochodził do siebie. Nawet gdy wrócił ze szpitala do domu nie był jeszcze samodzielny. Kiedy zaczął uczęszczać na rehabilitację jego stan szybko się poprawiał. Mówił że znalazł sobie pracę dorywczą – za pomoc starszej rodzinie dostawał obiad albo kieszonkowe.

Doręczył dokumenty do wniosku o rentę, a gdy ją otrzymał wstąpił w niego optymizm. Z mojego telefonu prowadził rozmowy z córką opozycjonisty, która była mu życzliwa.

MG: Czyli w jego życiu wszystko zaczęło się poprawiać?

KN: Tak. Profilaktyczne pobyty w szpitalu w Kobierzynie dawały mu nadzieje, że nie wróci do więzienia, poprawiły się jego relacje z rodzicami, odwiedzali go oboje. Znowu wrócił ten dawny, energiczny, dowcipny Jacek. Gdy siedzieliśmy z grupą pacjentów przy stole Jacek rządził jak niegdyś, a gdy przynieśli podwieczorek dla mnie też wykombinował jajko.

MG: Pobyt w szpitalu chronił go przed powrotem do więzienia?

KN: Tak. Jacek był tego świadomy. Miał nadzieję, że leczenie szpitalne uchroni go od powrotu do więzienia. Gdy jednak to się nie udało i odebrał wezwanie, że musi znowu stawić się w więzieniu zdecydował się na dramatyczny krok. Popęłił samobójstwo skacząc przez okno z ósmego piętra swojego mieszkania.

MG: Pamięta Pani jak się o tym dowiedziała?

KN: Nie pamiętam jak się dowiedziałam. Pewnie ro-

dzina Jacka dała znać na zajezdni. Po śmierci Jacka nie miałam z nimi kontaktu. Czułam żal, że nie dali mu od początku miłości, której potrzebował i szukał jako dorosły u obcych. Jacek, gdy był dzieckiem mieszkał u babci, która się nim zajmowała, a gdy już wrócił do rodziców to był tam surowo traktowany.

Pamiętam, że rozmawiało się na temat jego śmierci na zajezdni. Ale wiele osób miało żal do Jacka, że dał się w to wciągnąć i przecinał te paski klinowe. Wszyscy byli zdania, że ten chłopiec bez oparcia w domu, z nadwyrężoną psychiką przez los nie powinien być do tego zaangażowany.

MG: Nawet po jego śmierci była taka opinia?

KN: Niestety często Jacek był oceniany przez pryzmat swojego impulsywnego zachowania. Były osoby, które głośno mówiły, że z Jackiem nie będą współpracować nawet za cenę odzyskania niepodległości. A przecież Jacek był kurierem. Podejmował się najbardziej ryzykownych przedsięwzięć. Rozwieszał ulotki, plakaty na klatkach, ulicach. W weekendy jeździł w Polskę. Jacek miał kontakty z całą „wierchuszką” z Solidarności przez tę swoją działalność. Jacek mimo swojego charakteru i tego, że dużo mówił w ogóle nie rozmawiał o tym co robi. Z tych wyjazdów do różnych miast w Polsce nigdy nie wracał bezpośrednio do domu, bo bał się, że ktoś go śledzi. Mam wrażenie, że tak naprawdę to nikt go dobrze nie znał. Przypuszczam, że być może to była jego gra, to jego zachowanie. Może udawał kogoś, kim nie był, żeby zmylić służby komunistyczne?

MG: Czy dziennikarze zainteresowali się tym, że osoba związana z Solidarnością popełniła samobójstwo?

KN: Tak, po śmierci Jacka było spore zainteresowanie jego osobą. Dzwonili też dziennikarze. Dopytywali o Jacka. Z biegiem lat jednak Jacek popadał w coraz większe zapomnienie.

MG: Czy jest Pani usatysfakcjonowana obecnym zainteresowaniem osobą Jacka Żaby?

KN: Jestem bardzo zadowolona, że się jego osobą przypomina. Myślę, że mógłby być wzorem patrioty, dla którego wolna Polska był najważniejsza i dla której nie bał się ryzykować nawet swojego życia. Jego działalność trzeba docenić tym bardziej, że Jacek miał bardzo trudne życie. Zawsze chętnie pomagał innym, ale często sam na taką pomoc nie mógł liczyć.

MG: Dziękuję za rozmowę.

Katarzyna Niegolewska, pracownik zajezdni tramwajowej Nowa Huta w latach 1966-1996, odpowiedzialna za prowadzenie kart pracy motorniczych. Od 1981 roku członek podziemnych struktur Solidarności, które współtworzyła w MPK. Zgodnie z zasadami funkcjonującymi w podziemnej Solidarności organizowała pomoc uwięzionym i internowanym pracownikom MPK oraz ich rodzinom, w tym także dla Jacka Żaby. W 1996 roku zakończyła pracę w MPK i przeszła na wcześniejszą emeryturę.

EMOCJE I WSPOMNIENIA PODCZAS EMISJI FILMU O JACKU ŻABIE

W czwartkowe popołudnie 27 kwietnia 2017 roku w siedzibie krakowskiego przewoźnika w obecności prezesa zarządu MPK SA w Krakowie odbyła się emisja filmu „Skazany na niepamięć” w reżyserii Agnieszki Niemiec. Film został zrealizowany, aby upamiętnić byłych pracowników krakowskiego przewoźnika – Kazimierza Krauze i Śp. Jacka Żabę. Dokument w sposób bardzo dokładny przedstawia okoliczności akcji obu pracowników, którzy w nocy z 12 na 13 grudnia 1985 roku przecięli paski klinowe w 30 autobusach na istniejącej wówczas zajezdni w Czyżynach. W efekcie tej akcji Jacek Żaba został zatrzymany i skazany na pozbawienie wolności za terroryzm. Pobyt w więzieniu skończył się dla niego tragicznie – wycieńczony fizycznie i psychicznie trafił do szpitala psychiatrycznego w Kobierzynie. Pobyt tam pozwolił mu wrócić do zdrowia. Niestety, gdy dowiedział się, że musi wrócić do więzienia



targnął się na swoje życie skacząc z ósmego piętra bloku. Zginął na miejscu.

Po emisji filmu obecni na sali świadkowie tych wydarzeń, członkowie NSZZ Solidarność nie mogli ukryć wzruszenia. Dzielili się swoimi wspomnieniami i nie ukrywali żalu, że osoby, które doprowadziły do śmierci Jacka Żaby nie ponieśli konsekwencji swoich działań. Mówił o tym m.in. Ryszard Majdzik, aktywny działacz opozycji antykomunistycznej. Janusz Parda, przewodniczący NSZZ Solidarność w MPK SA przekazał obecnym informację, że pomnik Jacka Żaby na cmentarzu Grębałowskim w Krakowie został odnowiony.

Emocji po obejrzeniu filmu nie ukrywał obecny na sali wojewoda Małopolski Piotr Ćwik.

Marek Gancarczyk

WYBORY PRZEDSTAWICIELI ZAŁOGI DO RADY NADZORCZEJ

W dniach 13 i 14 czerwca 2017 r. odbyły się wybory dwóch przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej. Wybory organizowała Komisja Wyborcza powołana przez Zarząd Spółki. Członkowie tej Komisji pełnili funkcje przewodniczących 8 Komisji Roboczych, które przeprowadzały wybory przy udziale mężów zaufania kandydatów w poszczególnych obiektach. 3 Komisje w obiektach: Brożka, TR i Wawrzyńca pracowały w godzinach popołudniowych. Pozostałe Komisje pracowały w godzinach od 18:00 do 8:00 rano dnia następnego.

Do wyborów zostało zgłoszonych 4 kandydatów, tj.: DZIUBRAS Grażyna – specjalista ds. księgowych w Dziale Obsługi Pasażera, MICHALSKI Władysław – dyspozytor zajezdniowy w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta, PARDA Janusz – przewodniczący NSZZ Solidarność, SAROSIEK Paweł – specjalista ds. rozliczeń w Dziale Zarządzania Ruchem.

Po zakończeniu głosowania, tj. 14 czerwca 2017 r. około godz. 9:00 członkowie poszczególnych Komisji Roboczych wraz z mężami zaufania spotkali się w budynku administracyjnym przy ul. J. Brożka 3, gdzie przeliczono oddane głosy. Na 2 284 uprawnionych w głosowaniu udział wzięło 1 242 osoby, co stanowi 54% uprawnionych do głosowania. Głosów ważnych oddano 1 175, a głosów nieważnych oddano 67. Poszczególni kandydaci otrzymali następującą ilość głosów: DZIUBRAS Grażyna – 286, MICHALSKI Władysław – 577, PARDA Janusz – 402, SAROSIEK Paweł – 457.

W związku z powyższym w Radzie Nadzorczej kolejnej kadencji reprezentować nas będą: MICHALSKI Władysław i SAROSIEK Paweł.

Anna Robak

TARGI PRACY W TAURON ARENIE KRAKÓW



Stoisko MPK SA podczas Targów Pracy

Świadomie do celu – edycja IV” to temat przewodni Targów Pracy, które 14 października (środa), w godzinach 10:00-14:00, odbywały się w TAURON Arenie Kraków. Organizatorem wydarzenia był Grodzki Urząd Pracy w Krakowie, a wśród pracodawców prezentowało się także Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie. Na specjalnym stoisku krakowskiego przewoźnika osoby poszukujące zatrudnienia mogły zdobyć informacje o ofertach i warunkach pracy w MPK SA, m.in. na stanowisku motorniczego i kierowcy.

Warto przypomnieć, że przedstawiciele krakowskiego przewoźnika systematycznie uczestniczą w Giełdach Pracy organizowanych w Grodzkim Urzędzie Pracy. W czasie tych spotkań poszukujący pracy mają szansę poznać MPK SA oraz zapoznać się z ofertami pracy ze szczególnym uwzględnieniem ofert dla prowadzących pojazdy. Uczestnicy mogą także zadawać pytania dotyczące interesujących ich kwestii.

To właśnie w efekcie tych spotkań MPK SA w Krakowie zostało zaproszone przez Grodzki Urząd Pracy do udziału w targach organizowanych w TAURON Arenie Kraków.

Krakowskie Targi Pracy skierowane były do osób, które poszukują zatrudnienia, zastanawiają się nad zmianą dotychczasowej pracy, a także do młodzieży stojącej przed wyborem swojej drogi zawodowej. Targi były doskonałą okazją do zapoznania się z szeroką bazą ofert pracy zaprezentowanych przez wystawców, planami rekrutacyjnymi firm, które poszukują pracowników, a także szansą bezpośredniego spotkania z potencjalnymi pracodawcami.

W wydarzeniu udział wzięło ponad 90 wystawców reprezentujących głównie lokalny rynek pracy.

Marek Gancarczyk

Tel. 12 254 10 65 • www.mpk.krakow.pl

Dołącz do nas już dziś!



Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo

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



Zostań kierowcą!

ZAJEZDZIA AUTOBUSOWA BIEŃCZYCE – DYSPOZYTORNIA W NOWEJ ODSŁONIE

W lutym 2017 roku rozpoczął się remont dyspozytorni Zajezdni Autobusowej Bieńczyce. Szeroki zakres prowadzonych prac obejmował całkowitą wymianę podłogi w holu i na dyspozytorni, malowanie ścian oraz zmianę wykładzin podłogowych w większości pomieszczeń, z uwzględnieniem potrzeb m.in. dyspozytorów ds. planowania służb oraz pracowników kadr. Jednak najważniejszym punktem była gruntowna przebudowa – dzięki zlikwidowaniu jednego z pomieszczeń biurowych prowadzący zyskali poczekalnię z prawdziwego zdarzenia. Sześć stolików, odpowiednia liczba krzeseł, kącik kuchenny z kompletem szafek, automat do gorących napojów oraz dystrybutor wody – komfort został podniesiony w sposób zdecydowany. Drugim elementem, który się pojawił dzięki pracom remontowym jest pokój socjalny dla dyspozytorów. Szafki ubraniowe, kuchenne, lodówka oraz stolik wraz z krzesłami składają się na zaplecze z prawdziwego zdarzenia. Natomiast wisienką na torcie wszystkich wykonanych w budynku biurowym prac jest ściana oddzielająca poczekalnię dyspozytorni od holu. Zrobiona z aluminium i szkła jest doskonałym dopełnieniem nowej kolorystyki. Sięgając sufitu oddziela dwa pomieszczenia w sposób lekki i gustowny, nie zaburzając pierwotnego wyglą-



Pomieszczenia zajezdni autobusowej po remoncie

du wnętrza budynku. Uzupełnieniem przebudowy są nowe meble w szarej kolorystyce z ciemnymi, antracytowymi blatami. Dodatkowo wymienione zostały stare żaluzje na rolety w systemie dzień-noc, dzięki czemu dyspozytornia zyskała bardzo nowoczesny wygląd.

Michał Wójtowicz

REMONTY PUNKTÓW SOCJALNYCH DLA PROWADZĄCYCH

W bieżącym roku zaplanowano trzy duże remonty budynków socjalnych dla prowadzących na pętlach, czyli tzw. Punktów Kontroli Ruchu. W pierwszej kolejności prace rozpoczną się w Łagiewnikach. W ramach przebudowy prowadzący pojazdy zyskają nowe pomieszczenie socjalne zaadaptowane ze starego pomieszczenia kontrolera ruchu, z widokiem na pętlę autobusową i tramwajową. Przebudowie ulegnie również pomieszczenie kuchenne oraz toalety.

W punkcie socjalnym Krowodrza Górka zostanie powiększony pokój socjalny poprzez połączenie go z dawnym pomieszczeniem magazynu. Pojawią się m.in. dodatkowe toalety. Inwestycja ta wpłynie pozytywnie na komfort wypoczynku prowadzących pojazdy. Przypomnijmy, że na tej pętli kończy swój bieg kilkanaście linii tramwajowych i autobusowych.

Ostatnim punktem w którym będzie miała miejsce przebudowa to Kombinat. W ramach inwestycji po-



Punkt socjalny dla prowadzących w Łagiewnikach

mieszczenia kuchenne i kontrolera ruchu zamienią się swoimi funkcjami. Prowadzący pojazdy zyskają duże, wygodne pomieszczenie z widokiem na trzy strony: plac postojowy, wjazd na pętlę oraz perony przystankowe.

Hubert Wagała

KIEROWCY SAMOCHODÓW RZADZIEJ BLOKUJĄ TRAMWAJE NA UL. DŁUGIEJ

Kierowcy parkujący na ul. Długiej swoje samochody coraz rzadziej blokują torowisko tramwajowe. Od 28 maja, a więc od czasu, kiedy na tej ulicy pojawiły się czerwone linie wyznaczające miejsca postojowe, do końca czerwca 2017 roku zdarzyły się tylko trzy takie przypadki – 2 czerwca była jedna blokada i dwie w dniu 19 czerwca.

To radykalna zmiana w stosunku do sytuacji, jaka miała miejsce na tej ulicy przed pojawieniem się nowego oznakowania. Tylko od początku roku do 27 maja doszło do 56 przypadków zablokowania tramwajów przez nieprawidłowo zaparkowane samochody (w maju przed wymalowaniem czerwonych linii tych przypadków było 12).

Pozytywny efekt nowego oznakowania potwierdzają także inspektorzy ruchu MPK oraz strażnicy miejscy, którzy w ramach akcji „Wystarczy 1 metr” systematycznie patrolują te ulice w Krakowie, na których najczęściej dochodzi do blokowania torów.

Przypomnijmy, że akcja „Wystarczy 1 metr” jest w Krakowie prowadzona od kilku lat. W ramach tej akcji patrol złożony ze strażników miejskich i inspektora ruchu MPK SA w Krakowie systematycznie kontroluje, czy stojące wzdłuż torowisk samochody nie blokują przejazdu tramwajom a jednocześnie sprawdza także ulice, na których kierowcy parkują w okolicach zatok przystankowych utrudniając wjazd autobusom. W tym roku do 31 maja takich patroli zostało zorganizowanych już 91.

Warto pamiętać, że kierowca, który blokuje przejazd tramwajom naraża się nie tylko na mandat, który wynosi 300 zł ale także na odholowanie samochodu. W sumie koszty mandatu, holowania i opłat za postój na parkingu mogą sięgać nawet do 1 tys. zł

Marek Gancarczyk

ZAMKNIĘCIE WĘZŁA DWORZEC GŁÓWNY I UL. BASZTOWEJ

17 czerwca rozpoczęła się przebudowa ulicy Basztowej. Po remoncie na ulicy wprowadzony zostanie ruch kierunkowy dla ruchu samochodów, podobnie jak na ul. Dunajewskiego i Podwale. W związku z remontem zamknięty został węzeł Dworzec Główny i ul. Basztowa, co spowodowało zmiany w kursowaniu komunikacji zbiorowej i indywidualnej w centrum Krakowa. Pierwszy etap prac będzie trwał do końca sierpnia.

W kolejnym etapie, planowanym do wprowadzenia we wrześniu, częściowo otwarte zostanie skrzyżowanie przy Dworcu Głównym (relacja Pawia - Westerplatte i Lubicz - Westerplatte), natomiast roboty budowlane przeniesione zostaną na skrzyżowanie ul. Długiej i Basztowej.

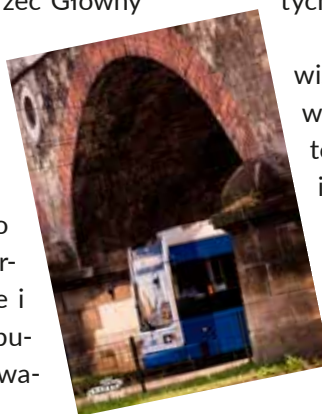
W lipcu ruszyła także przebudowa wiaduktu na ul. Grzegórzeckiej i modernizacja linii kolejowej. Utrudnienia potrwać do 29 września, z ruchu zostanie wyłączone torowisko pod wiaduktem kolejowym. Ulica Grzegórzecka będzie cały czas przejezdna dla samochodów. Do dyspozycji kierowców pozostaną po dwa pasy dla każdego kierunku ruchu. Pasażerowie tramwa-

jów będą mogli skorzystać z autobusowej komunikacji zastępczej, która będzie kursować z wysoką częstotliwością, tak aby nie musieli czekać na przesiadkę, jak również będzie zorganizowana w taki sposób, aby liczba tych przesiadek była jak najmniejsza.

W lipcu ruszyła także przebudowa torowiska w kilku punktach na ul. Grzegórzeckiej, w których widać wyraźne uszkodzenia płyt pod torowiskiem. Prace te prowadzi ZIKiT i zostały one specjalnie zsynchronizowane z remontem PKP.

Jak przekazuje PKP PLK, przy wiadukcie kolejowym na ul. Grzegórzeckiej zostaną dobudowane dwa tory kolejowe (w sumie będzie ich teraz cztery). Po przebudowie wiadukt będzie większy, ale jego zabytkowa okładzina, zostanie przeniesiona na nowe mury. Inwestycja PKP PLK jest warta miliard złotych i przyczyni się do rozbudowy Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Na skrzyżowaniu ulic Grzegórzeckiej i Dietla powstanie przystanek SKA.

Marek Gancarczyk



X TURNIEJ IM. PIOTRA PRUCHNICKIEGO



Dyplom i medale dla zwycięskiej drużyny wręczyła Katarzyna Bury, członek zarządu MPK SA w Krakowie

Dotrzech razy sztuka – tak po zakończonym w sobotę 10 czerwca 2017 r. turnieju im. Piotra Pruchnickiego mogą powiedzieć zawodnicy drużyny PKP PLK. Jak ten czas szybko biegnie. Piotr Pruchnicki tak niedawno był wśród nas i z wielkim zapałem zachęcał do aktywności sportowej. Założył drużynę piłkarską w Zajeźdni Tramwajowej Podgórze z którą rozgrywał mecze nie tylko w Krakowie. Miał wiele pomysłów których nie zdążył zrealizować. Zdołał jednak zarazić swoją pasją kolegów z Podgórze którzy realizują Jego plany. Tegoroczny turniej to już X jubileuszowy na którym spotykają się miłośnicy piłki nożnej nie tylko z MPK. Trwa także VI edycja Ligi MPK, a na dodatek drużyny z naszego przedsiębiorstwa z sukcesami rywalizują w turnieju o puchar Prezydenta Krakowa. Kto lubi grać w piłkę ma do tego sporo okazji.

W jubileuszowym X turnieju wystartowało 10 drużyn i odbywał się on 10 czerwca, co stwarzało ciekawą symbolikę. Drużyny: Zajeźdni Podgórze, Wola Duchacka, Płaszów, Bieńczyce brały udział we wszystkich 10

turniejach, a kolejnymi w ilości startów są Zajeźdnia Nowa Huta, PKP PLK, TES – BUD Królówka. Łącznie we wszystkich turniejach zagrało aż 21 drużyn co daje liczbę 294 zawodników. We wszystkich meczach padły 542 bramki nie licząc meczów, w których o zwycięstwie decydowały rzuty karne. Najbardziej utytułowanym zespołem w turnieju jest Wola Duchacka, która aż sześć razy zdobywała Puchar Przechodni, dwa razy na własność.

Do rywalizacji zespoły przystąpiły podzielone na dwie grupy A i B. Wola Duchacka, Bieńczyce, PKP, ZUE, Podgórze to grupa A. Płaszów, Nowa Huta, Królówka, Stary Tramwaj (poprzednio Football Love), Chemobudowa – debiutant to grupa B. W grupie A od zwycięstwa do zwycięstwa kroczyła drużyna PKP a o drugie miejsce bezpośredni pojedynek stoczyły Bieńczyce i Wola Duchacka. Gospodarz turnieju drużyna Podgórze mimo ambitnej postawy wywalczył jedynie 4 lokatę po pokonaniu ZUE. Zdecydowanie bardziej zacięta była rywalizacja w grupie B. O ile pierwsze miejsce z kompletem wygranych zdobył Stary Tramwaj to walka o drugą lo-



Puchar przekazała zwycięskiej drużynie mama zmarłego Piotra Pruchnickiego

katę toczyła się do ostatniego meczu w którym zwycięstwo Starego Tramwaju nad Chemobudową dało Nowej Hucie awans do półfinału. Po bardzo zaciętych meczach awans do finału wywalczyły PKP PLK i Stary Tramwaj. W meczu o 9 miejsce swoje pierwsze zwycięstwo odniosła drużyna ZUE S.A., a dopiero konkurs karnych rozstrzygnął kto zajmie 7 lokatę. 5 miejsce wywalczyła drużyna Bieńczyk pokonując zrezygnowany zespół Płaszowa natomiast ambitnie walcząca Nowa Huta nie sprostała Woli Duchackiej w finale pocieszenia. W wielkim finale spotkały się dwie niepokonane drużyny które wygrały wszystkie 5 meczów i w tym najważniejszym widać było trudy poprzednich spotkań. Zachowawcza gra z obu stron sprawiła, że o wszystkim musiały rozstrzygnąć karne. Większą odpornością wykazali się zawodnicy PKP i to oni cieszyli się ze zwycięstwa w X jubileuszowym turnieju.

Puchary i medale dla zwycięzców wręczyła Katarzyna Bury, członek zarządu ds. prawnych MPK SA w Krakowie. Puchar dla najlepszej drużyny przekazała mama Piotra Pruchnickiego, która mimo kłopotów ze zdrowiem przyszła na X jubileuszowy turniej imienia swojego zmarłego syna.

DO TRZECH RAZY SZTUKA takim tytułem rozpocząłem relację z turnieju bo był to czwarty finał drużyny PKP PLK w tym trzy poprzednie przegrane z Wolą Duchacką. Czy porażka Woli w półfinale ułatwiła wygranę turnieju? Tego się nie dowiemy. Gratulując zwycięstwa trzeba przyznać że spośród wszystkich wieloletnich uczestników turnieju to drużyna PKP znacząco odmłodziła skład.

X jubileuszowy turniej im. Piotra Pruchnickiego przeszedł do historii jako spotkanie miłośników piłki nożnej potrafiących godnie uczcić pamięć Patrona Turnieju. Do zobaczenia za rok na XI Turnieju im. Piotra Pruchnickiego.

Janusz Więkowski

DRUŻYNA MPK SA W KRAKOWIE ZAJĘŁA 3. MIEJSCE W TURNIEJU IGKM



Puchar drużyny MPK SA w Krakowie

Drużyna krakowskiego przewoźnika po bardzo dobrym występie zajęła wysokie 3. miejsce na XVI Mistrzostwach Polski w Halowej Piłce Nożnej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Turniej odbył się w Koninie w dniach 23-25 marca 2017 roku. Zwyciężyła w nim drużyna z Konina.

MG

ZAKOŃCZENIE SZÓSTEJ EDYCJI LIGI MPK



Nagrody dla zwycięzców Ligi MPK wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK SA w Krakowie

W piątek, 30 czerwca pracownicy krakowskiego przewoźnika zakończyli kolejny, szósty już sezon Ligi MPK. Kierowcy, motorniczowie, mechanicy oraz inspektorzy ruchu swoje ostatnie mecze w tym sezonie rozpoczęli punktualnie o 16.15 na boisku sportowym TS Tramwaj przy ul. Praskiej 61a. Po zakończeniu rozgrywek odbyła się ceremonia wręczenia pucharów i medali dla najlepszych drużyn. Nagrody wręczył zawodnikom Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK SA w Krakowie.

Pierwsze miejsce w tej edycji Ligi MPK zdobyła drużyna Brożka, wicemistrzem zostali motorniczowie z zajezdni tramwajowej Podgórze, a trzecie miejsce zajęli kierowcy z zajezdni autobusowej Bieńczyce.

Królem strzelców został Wojciech Wojsa z drużyny Brożka. Najlepszym bramkarzem został wybrany Łukasz Torba. Drużyną Fair Play została debiutująca w Lidze MPK drużyna Instruktorów.

W obecnym sezonie Ligi MPK występowało osiem drużyn, w których grają pracownicy z zajezdni tramwajowej Podgórze i Nowa Huta, zajezdni autobusowej Wola Duchacka, Płaszów i Bieńczyce, Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, Stacji Obsługi i Remontów oraz instruktorzy nauki jazdy i pracownicy Działu Zarządzania Ruchem.

Przypomnijmy. Pierwsza edycja rozgrywek Ligi MPK miała miejsce w 2011 roku. Obecnie w Lidze MPK bierze udział osiem zespołów. Wszyscy zawodnicy to pracownicy krakowskiego przewoźnika.

Szczegółowe informacje o rozgrywkach piłkarskich organizowanych przez pracowników MPK SA, w tym aktualne wyniki są dostępne na stronie: www.facebook.com/ligampkkrakow

Marek Gancarczyk

W STARCIU Z MĘŻCZYZNAMI MUSZĘ WYKORZYSTYWAĆ RÓŻNE ELEMENTY TECHNIKI I TAKTYKI GRY

Rozmawiamy z Izelą Frączek, pierwszą kobietą grającą w piłkarskiej Lidze MPK

Marek Gancarczyk: Jesteś pierwszą kobietą, która zagrała w lidze piłkarskiej organizowanej przez pracowników MPK.

Jak się gra przeciwko chłopakom?

Izabela Frączek: W swojej karierze piłkarskiej nie raz grałam przeciwko chłopakom, więc nie jest to dla mnie nowa sytuacja. W starciu z mężczyznami muszę wykorzystywać takie elementy techniki i taktyki gry, które zniwelują różnice wynikające chociażby z warunków fizycznych. Piłka nożna kobiet nie należy do najłatwiejszych. Dziewczyny grają agresywnie i nie odstawiają nogi, także w tym aspekcie nie zauważam większej różnicy.

MG: Jestem pewien, że każda z ośmiu drużyn biorąca udział w rozgrywkach ligi MPK chciałyby mieć kobietę w swoim składzie. Ty grasz w drużynie reprezentującej zajezdnię tramwajową Nowa Huta. Dlaczego wybrałaś właśnie ten zespół?

IF: Od urodzenia mieszkam w Nowej Hucie, tutaj dorastałam i stawiałam swoje pierwsze piłkarskie kroki.

Jestem emocjonalnie związana z tą dzielnicą Krakowa, dlatego wybór zajezdni Nowa Huta na miejsce pracy, jak

i drużyny wydaje się oczywisty. Dziś wiem, że to była dobra decyzja, bo atmosfera w mojej drużynie jest serdeczna. Tworzymy zgrany kolektyw.

MG: Gdzie nauczyłaś się grać tak dobrze w piłkę nożną? Podczas meczów pracowników MPK w lidze jesteś jednym z najlepszych zawodników.

IF: Dziękuję za te miłe słowa, mam nadzieję, że chociaż trochę uda mi się przyczynić do poprawy miejsca w tabeli mojej drużyny. Od zawsze lubiłam tę formę aktywności fizycznej, a od 15 roku życia zaczęłam rozwijać swoje umiejętności w barwach klubowych. Początkowo trenowałam w KS Wanda Kraków, a po 4 latach przeszłam do krakowskiego Podgórze. Tam nie

zabawiłam zbyt długo, bo już po roku podpisałam kontrakt z KS Czarni Sosnowiec. Dla tego ekstraklasowego klubu grałam 4 lata. Swoją zawodniczą karierę zakończyłam transferem do TS Mitech Żywiec. Z perspektywy czasu mogę



Izabela Frączek

śmiało powiedzieć, że najwięcej doświadczenia wyniosłam z gry dla krakowskiej Wandy i KS Czarni Sosnowiec.

MG: W 2012 roku w głosowaniu internautów zostałaś wybrana najlepszym sportowcem w Sosnowcu. Dostałaś także powołanie do reprezentacji Polski? Dlaczego nie kontynuowałaś kariery sportowej?

IF: W 2014 roku uległam poważnej kontuzji. Po niespełna rocznej rehabilitacji wróciłam do gry, jednak miałam świadomość, że kolejna kontuzja może wyeliminować mnie z zawodowego futbolu na stałe. Dlatego po ukończeniu krakowskiej Akademii Wychowania Fizycznego postawiłam na pracę. Niestety w Polsce żeńska piłka nożna nie należy do dochodowych dyscyplin. Pogodzenie gry w ekstralidze ze stałą pracą jest niemożliwe. Mecze rozgrywane są na terenie całego kraju, co wymaga od zawodniczek pełnej dyspozycyjności względem klubu.

MG: Jak to się stało, że zawodowa piłkarka została motorniczą w Krakowie?

IF: Swoją przyszłość zawsze wiązałam z Krakowem, dlatego zdecydowałam się na podjęcie pracy w tym mieście. Natomiast wybór zawodu wynika bezpośrednio z moich zainteresowań związanych z transportem. Od zawsze lubiłam prowadzić różne nietypowe pojazdy. Prowadzenie tramwaju jest dla mnie ciekawym doświadczeniem i jednocześnie sporym wyzwaniem.

MG: Czy decydując się na pracę w MPK spodziewałaś się, że będziesz miała tyle okazji do gry w piłkę?

IF: Miałam świadomość, że w MPK rozgrywana jest piłkarska liga, jednak nie sądziłam, że tak szybko do niej

dołączę. Jeszcze podczas szkolenia poznałam kapitana mojej obecnej drużyny Krzysztofa Dudę, który zaproponował mi współpracę. Nie ukrywam, że cieszy mnie możliwość kontynuowania swojej pasji piłkarskiej.

MG: Jak oceniasz organizację Ligi MPK z perspektywy osoby, która grała profesjonalnie w piłkę?

IF: Uważam, że liga MPK zorganizowana jest na dobrym poziomie. System pracy nie pozwala na regularne treningi, dlatego forma rozgrywek jest dostosowana do możliwości uczestników. Mam tu na myśli takie aspekty jak czas gry, rozmiar boiska czy możliwość tzw. „zmian lotnych”. Oprócz wyniku sportowego ważna jest dobra zabawa i integracja pracowników. Biorąc pod uwagę specyfikę naszego zawodu istotny jest także wymiar zdrowotny rozgrywek. Każdemu z nas po kilku godzinach pracy przyda się solidna dawka ruchu. Cieszę się, że ta inicjatywa jest wspierana przez pracodawców, którzy umożliwiają nam przeprowadzenie rozgrywek.

MG: No to powiedz jeszcze, co najbardziej podoba Ci się w prowadzeniu tramwaju?

IF: Ciężko jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie, podoba mi się sam fakt prowadzenia tak dużej maszyny. Niemniej jednak jest to zajęcie bardzo odpowiedzialne i wymagające dużego skupienia oraz koncentracji. Dodatkowo aglomeracja krakowska i związane z nią natężenie ruchu dostarczają dużej dawki adrenalin. W tej pracy po prostu nie można się nudzić.

MG: Dziękuję za rozmowę

WIESŁAW STAROWICZ Z NOMINACJĄ PROFESORSKĄ



Prof. Wiesław Starowicz odbiera nominację

W czwartek, 20 kwietnia 2017 roku Andrzej Duda, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej wręczył nominacje profesorskie 56 nauczycielom akademickim. Wśród nich był Pan Wiesław STAROWICZ, profesor nauk technicznych Politechniki Krakowskiej, przewodniczący Rady Nadzorczej MPK SA w Krakowie.

MG

20 LAT WSPÓŁPRACY AJENTÓW Z MPK SA W KRAKOWIE



Podczas uroczystego spotkania wyróżnieni otrzymali najdłużej współpracujący z MPK SA w Krakowie



Zarząd MPK SA w Krakowie pogratulował za wiele lat współpracy Jerzemu Dywanowi

9 maja 2017 roku w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie przy ul. św. Wawrzyńca 15 odbyło się uroczyste spotkanie z długoletnimi współpracownikami MPK SA w Krakowie, którzy pracują jako motorniczowie i kierowcy. Spotkanie zorganizował Jerzy Dywan prezes zarządu KrakTransRem sp. z o.o., który wręczył dyplomy i nagrody dla osób, którzy najdłużej współpracują z MPK SA w Krakowie.

Dla uczestników został przygotowany poczęstunek i część artystyczna. Gratulacje od zarządu MPK SA w Krakowie odebrał także Jerzy Dywan, który od 2008 roku kieruje KTR (wcześniej MPK Serwis sp. z o.o), spółką-córką MPK SA w Krakowie.

Marek Gancarczyk

ZAWODY STRAŻAKÓW MPK

W piątek, 2 czerwca 2017 roku sześć drużyn Ochotniczej Straży Pożarnej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie rywalizowało na boisku TS Tramwaj w wiosennej edycji zawodów sportowo-pożarniczych. Drużyny reprezentowały dwie Stacje Obsługi Tramwajów, trzy Stacje Obsługi Autobusów oraz Stację Obsługi i Remontów.

Zawody miały na celu sprawdzenie wyszkolenia i sprawności strażaków oraz posiadanego sprzętu gaśniczego. Zwyciężyła w nich drużyna ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce w składzie: Chochół Arkadiusz, Drogoś Mariusz, Floryński Dawid, Kokoszka Fryderyk, Machnik Roman, Mróz Piotr, Wawrzeń Paweł i Wójcik Artur, II miejsce zajęła drużyna ze Stacji Obsługi i Remontów, zaś III miejsce zajęła drużyna strażaków ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów.



Każda z drużyn rywalizowała w dwóch konkurencjach: sztafecie i tzw. bojówce. Pierwsza konkurencja sztafeta pożarnicza 7 x 50m polegała na jak najszybszym przebiegnięciu wyznaczonej trasy, na której były ustawione przeszkody. Druga z konkurencji ćwiczenie bojowe była trudniejsza,

wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez druhowa docelowo dwóch linii gaśniczych i strąceniu strumieniem wody pachołków oraz obróceniu specjalnej tarczy. Wszystkie drużyny startowały w bojówce z wykorzystaniem nowoczesnej motopompy marki Tohatsu.

Zawody rozegrane zostały w wiosennej scenerii przy pięknej słonecznej pogodzie i wykazały należyte przygotowanie wszystkich startujących drużyn. Zwycięcy w nagrodę reprezentowali naszą firmę na Zawodach Powiatowych OSP Gminy Kraków rozegranych w Branicach w dniu 18 czerwca 2017 roku.

Władysław Żmuda

KALENDARIUM

2017-04-01

14:50 W uzgodnieniu z ZIKiT, w związku ze zwiększoną frekwencją na linii 134, uruchomiono doraźnie jej dodatkowe kursy. Począwszy od kolejnego weekendu, organizator zwiększył częstotliwość tej linii.

2017-04-06

14:17 Sieć trakcyjna na ul. Westerplatte uległa awarii, w wyniku czego tramwaj linii 3 uszkodził pantograf. Zatrzymanie trwało 64 minuty.

2017-04-08

W godzinach 6:20-18:00 trwała awaryjna naprawa torowiska przy Placu Inwalidów

2017-04-09

14:03 W tramwaju linii 16 przy przystanku Suche Stawy odnaleziono dwoje dzieci (9 i 12 lat), które uciekły z ośrodka opiekuńczego. Na miejsce wezwano policję, oczekując ich przybycia wstrzymano ruch na 19 minut.
22:20 Przy Rondzie 308. Dywizjonu doszło do bójki na torowisku, która po przyjeździe tramwaju przeniosła się do jego wnętrza. Wezwano policję, jednakże sprawca uciekł.

2017-04-14

18:50 Na przystanku Ludwinów na autobus linii 173 najeżdżał prywatny bus, odbił się od autobusu, przeciął 3 pasy ruchu, po czym zatrzymał się na latarni. obrażenia odniósł tylko kierowca busa.

2017-04-23

W związku z odbywającym się Świętem Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach, ciąg tramwajowy do Borku Fałęckiego został objęty stałym nadzorem inspektorów ruchu. W okresach zwiększonej frekwencji uruchamiane były dodatkowe kursy.

2017-04-29

19:50 Wyłączono z ruchu tor dużej pętli na Bronowicach Małych z powodu usterki torowej. Przejazd przywrócono dopiero następnego dnia o 5:40.

2017-05-09

15:06 Kierowca autobusu linii 210 w Szycach zmuszony został do gwałtownego hamowania, by zapobiec kolizji z samochodem, który wymusił pierwszeństwo na autobusie. 4 pasażerów autobusu odniosło lekkie obrażenia, na miejsce wezwano pogotowie ratunkowe, policję oraz inspektora ruchu.

2017-05-11

1:26 Pojazd gospodarczy, który miał sprzątać peron przystanku tramwajowego Os. Kolorowe, przewrócił się, blokując ruch tramwajów i uszkadzając torowisko. Zatrzymanie w ruchu komunikacji nocnej trwało niemal godzinę.

2017-05-21

4:21 Na al. Jana Pawła II przy Os. Kolorowym doszło do potrącenia dwóch osób spacerujących po torowisku. Po

zdarzeniu jedna osoba uciekła, druga w stanie bardzo ciężkim została przewieziona do szpitala, gdzie w wyniku doznanych obrażeń zmarła.

2017-05-29

Rozpoczęła się przebudowa pętli Pleszów, na czas której na ul. Igołomskiej zabudowano przejazdówkę, a do obsługi linii 10 i 21 przeznaczono wagony dwukierunkowe.

15:35 Podczas przejazdu tramwaju linii 4 przez tuki na węźle Wiadukty, doszło do wykolejenia 1 osi wagonu. Stwierdzono winę infrastruktury, tramwaj wstawiono na tor o 16:37, jednakże ruchu w tym dniu już nie wznowiono – prace przy uszkodzonym torowisku trwały do godz. 1:30.

2017-05-30

W dwóch punktach socjalnych Nowy Bieżanów i Prądnik Czerwony dla prowadzących zostały zamontowane fotele z masażem

2017-05-31

5:26 Na ul. Westerplatte miała miejsce kolizja tramwaju linii 52 z samochodem osobowym z Czech, prowadzonym przez obywatela Kanady. Uciekł on z miejsca zdarzenia, po czym został ujęty przez mechanika pogotowia technicznego przy ul. Montelupich. Po przyjeździe policji kierowca legitymował się prawem jazdy nieważnym na terenie UE oraz odmówił poddaniu się badaniu trzeźwości. Został zatrzymany.

2017-06-02

W związku z modernizacją pętli Pleszów, rozpoczęto likwidację i wyburzenie starego punktu socjalnego. Jednocześnie dla prowadzących został tam usadowiony tymczasowy kontener socjalny.

2017-06-05

Planowane przywrócenie ruchu tramwajowego na ul. Ujastek Mogilski nie doszło do skutku ze względu na znaczne zarośnięcie torowiska. Po uruchomieniu służb utrzymania zieleni, ruch przywrócono dopiero od pierwszych kursów następnego dnia.

20:26 W autobusie linii 572 agresywny pasażer chciał pobić kierowcę i współpasażerkę. Wezwano policję, która ujęła sprawcę. Kierowca nie odniósł obrażeń.

2017-06-10

12:42 W tramwaju linii 52 pasażer został ugodzony nożem. Wezwano pogotowie ratunkowe oraz policję, zabezpieczono monitoring z pojazdu.

2017-06-13

Rozpoczęła się modernizacja ulicy Basztowej oraz węzła Dworzec Główny.

Radosław Kołodziej

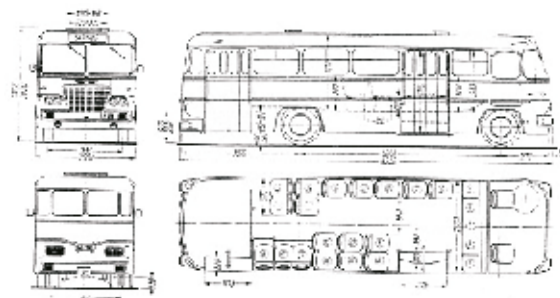


Ikarus 620

Seria: Krakowskie autobusy

Niezwykle popularna marka węgierskiego producenta dostarczająca autobusy dla komunikacji miejskiej od lat pięćdziesiątych XX wieku. Pierwszymi pojazdami z Węgier w krakowskiej komunikacji były niewielkie pojazdy o nazwie Mavag. W latach pięćdziesiątych, już po nacjonalizacji producenta i przyjęciu nowej nazwy Ikarus, dostarczono do Krakowa model oznaczony symbolem 60. Mocne i komfortowe pojazdy sprawdziły się na ulicach Krakowa. W 1959 roku w trakcie Targów Poznańskich zaprezentowano zmodernizowaną wersję pojazdu zbudowanego a tym samym podwoziu: Ikarus 620. Charakterystycznym elementem pojazdu był duży trapezowy wlot powietrza przedniej atrapy i, zgodnie z obowiązującą stylistyką firmy, cztery wysunięte do przodu reflektory. Autobus posiadał dwoje drzwi. Tyłne służyły do wejścia do pojazdu a przednie do wysiadania. Obok drugich drzwi umieszczono stanowisko konduktora sprzedającego bilety jednorazowe i kontrolującego bilety abonamentowe. Obniżona platforma wejściowa przy drugich drzwiach znacznie ułatwiała wejście do pojazdu. Podobnie jak we wcześniejszej wersji kabina kierowcy była oddzielona od przestrzeni pasażerskiej ścianą z dużą szybą.

Do Krakowa dostarczono zaledwie dziesięć autobusów Ikarus 620 z pierwszej dostawy 60 autobusów do Polski. Mimo dobrej opinii mechaników, kierowców i pasażerów o pojazdach władze centralne w Warszawie zdecydowały, że kolejne dostawy węgierskich autobusów trafiły niemal wyłącznie do Warszawy, Łodzi i aglomeracji śląskiej gdzie do połowy lat siedemdziesiątych były podstawowym środkiem transportu komunikacji publicznej. W Krakowie auta eksploatowane były do końca lat 60. Ostatni egzemplarz przekazano po remoncie do PCK w Łodzi. Zaprezentowany po raz pierwszy w Krakowie w paradzie z okazji 90 lecia komunikacji autobusowej autobus Ikarus 620 jest jedynym egzemplarzem w Polsce i jednym z nielicznych w Europie. Długotrwała odbudowa i dbałość o szczegóły, w tym oryginalne elementy układu napędowego, pozwoliły na odtworzenie tego niezwykłego i ciekawego, choć nieco już zapomnianego, autobusu.



Dane techniczne:

Producent: Ikarus Karosszéria - és Járműgyár

Lata budowy: 1960-1972

Silnik: D614 Csepel (144KM)

Skrzynia biegów: mechaniczna

Długość: 9.348 mm

Szerokość: 2.500 mm

Wysokość: 2.895 mm

Masa: 8.150 kg

Miejsc siedzących: 22+1

Miejsc stojących: 38



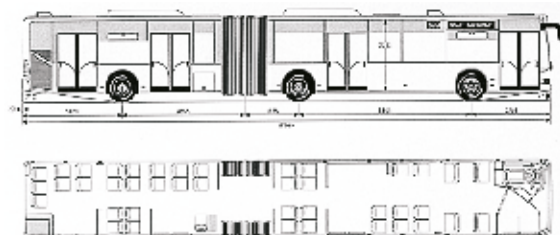
Mercedes Citaro O 530G

Seria: Krakowskie autobusy

Konstrukcja pojazdów umożliwia jednorazowy przewóz w autobusie przegubowym 164 pasażerów, w tym 34 na miejscach siedzących. Szybka wymianę pasażerów umożliwiają cztery pary szerokich drzwi w autobusie przegubowym oraz niska podłoga znajdująca się na całej powierzchni pojazdu. Układ sterowania elektropneumatycznego drzwi z precyzyjnym układem rewersyjnym zapobiega ściśnięciu pasażera podczas wsiadania i wysiadania. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i próby jazdy z otwartymi drzwiami, pojazd wyposażony jest w układ włączający hamulec przystankowy w przypadku otwarcia drzwi podczas jazdy autobusu. Autobusy napędzane są nowoczesnymi silnikami wysokoprężnym firmy Mercedes-Benz OM 457 LA o mocy 260 kW, spełniające standardy emisji spalin EEV. W autobusach zastosowano system dodatkowej obróbki spalin z wykorzystaniem dodatku AdBlue. Znajduje się on w oddzielnym zbiorniku, skąd za pomocą specjalnej instalacji podawany jest do wtryskiwacza dozującego AdBlue do katalizatora SCR, w którym następuje redukcja tlenków azotu w nieszkodliwy azot i wodę. Sam dodatek AdBlue jest nazwą handlową 32,5% wodnego roztworu mocznika o wysokiej czystości.

W celu zapewnienia przyjemnych warunków przejazdu, wewnątrz autobusu ma zapewnioną naturalną i wymuszoną wentylację opartą na sprawdzonych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Ponadto w okresie zimowym istnieje możliwość włączenia wysokosprawnego układu ogrzewania, sterowanego z miejsca kierowcy. W okresie letnim w przestrzeni pasażerskiej może być włączona klimatyzacja, sterowana automatycznie po wyborze opcji sterowania. Nowością w tych pojazdach jest klimatyzacja kabiny kierowcy zintegrowana z układem ogrzewania kabiny oraz przedniej szyby.

W pojeździe zamontowano skuteczny układ hamulcowy wspomagany elektronicznym układem kontroli sił hamowania, zapewniający bezpieczną eksploatację w trudnych warunkach drogowych. Autobusy wyposażone zostały w duże, widoczne, estetyczne, kontrastowe oznakowanie liniowe oparte na diodowych tablicach. Przestrzeń pasażerska monitorowana jest za pomocą układu dyskretnie umieszczonych kamer rejestrujących przebieg sytuacji w pojeździe. Dopelnieniem zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych jest nowatorska stylistyka nadwozia odpowiadająca kanonom obowiązujących w budowie autobusów miejskich.



Dane techniczne:

Producent: Mercedes-Benz

Lata budowy: od 1997

Silnik: MB OM457hLA (354KM)

Skrzynia biegów:

automat ZF 6HP592 / ZF Ecolife 6 AP 1400 B

Długość: 17.940 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.076 mm

Masa: 16.625 kg

Miejsc siedzących: 34+1

Miejsc stojących: 130



Ikarus 620 *Seria: Krakowskie autobusy*



Mercedes Citaro O 530G *Seria: Krakowskie autobusy*

