

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (66) 2018
styczeń - marzec



Liederzy MPK S.A. w Krakowie

Nowe autobusy na krakowskich drogach

W środku mapa komunikacji miejskiej

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



*Radosnych Świąt Bożego Narodzenia,
odpoczynku w rodzinnym gronie,
sukcesów i spełnienia marzeń
w nadchodzącym Nowym 2018 Roku*

życzą

Zarząd i Pracownicy

Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

KRAKOWSKIE MPK MOŻE BYĆ DUMNE ZE SWOICH PRACOWNIKÓW

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” sporo miejsca poświęciliśmy naszym pracownikom. Nie bez powodu. Po pierwsze pod koniec każdego roku zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie docenia pracowników z najdłuższym stażem, którzy dla krakowskiego przewoźnika poświęcili 30, 35 lub nawet 40 lat swojego życia. Takie osoby zasługują na wyróżnienie i olbrzymi szacunek. Wykonywanie swoich obowiązków, często trudnych i wymagających, w tej samej firmie przez kilkadziesiąt lat jest dzisiaj rzadkością. W MPK S.A. jeszcze się to zdarza. I na pewno ma swój wpływ na jakość funkcjonowania krakowskiego przewoźnika. Było to widać chociażby w 2016 roku podczas Świątowych Dni Młodzieży, kiedy mnóstwo osób bez wahania było w stanie poświęcić się i zrobić wszystko, co było w zakresie ich możliwości, aby tylko komunikacja mogła sprawnie funkcjonować.

Oczywiście takie wyzwania jak podczas ŚDM zdarzają się rzadko, ale to nie oznacza, że praca kierowców, motorniczych, mechaników, dyspozytorów, inspektorów ruchu i pracowników administracyjnych nie wymaga poświęceń na co dzień. Tych, którzy mają kontakt z pasażerem, a przez to wpływ na wizerunek przedsiębiorstwa, zarząd MPK S.A. dodatkowo nagradza odznaką Lidera Jakości. Jak przeczytacie w tym numerze wcale nie jest łatwo taką odznakę zdobyć i zostać najlepszym spośród kilkuset swoich kolegów i koleżanek.

Ale pracownicy MPK S.A. to nie tylko osoby, które rzetelnie wypełniają swoje obowiązki. To często ludzie o wielkim sercu i odwadze. Reagują gdy trzeba ratować zdrowie, a nawet życie innych. Biegają, aby pomóc gasić płonące samochody i nie są obojętni na komunikaty dyspozytorów o zaginionych dzieciach i osobach starszych.

W listopadzie 2017 roku odbyło się także tradycyjne spotkanie klubu Honorowych Dawców Krwi, który od ponad 50 lat działa w MPK S.A. w Krakowie. Piszemy o tym, bo ten klub składa się z pracowników, którzy każdego roku w celu ratowania innych decydują się oddawać regularnie krew, często nawet sześć razy w roku.

Święta Bożego Narodzenia to czas, który kojarzy się nam wszystkim z przyjemnymi rodzinnymi spotkaniami i spędzoną wspólnie Wigilią. Pamiętajmy, że w tym samym czasie wielu pracowników krakowskiego przewoźnika musi przyjść do pracy. Doceniemy to, oczywiście sami dobrze się bawiąc.

Wesołych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku.

Marek Gancarczyk

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fot. na okładce: Świąteczny tramwaj na ulicach Krakowa/
Tomasz Bielecki

Zdjęcia w numerze: Tomasz Bielecki

Wydawca:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

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

Łamanie i druk: Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o.,
ul. Forteczna 20A, 32-086 Węgrzce, tel. 12 298 04 02

Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

142 Mikołajów zawiozło tramwajem prezenty dla dzieci ze Szpitala im. S. Żeromskiego Marek Gancarczyk	5
Liderzy Jakości w MPK S.A. w Krakowie Hubert Waguła	6
Ratowali innych – otrzymali nagrody i gratulacje Marek Gancarczyk	7
Coroczne spotkania z jubilatami i wieloletnimi pracownikami Lilianna Jakiel	10
MPK S.A. jest „Fair Play” Anna Robak	11
„Krakowski Dukat” dla prezesa MPK S.A. Anna Robak	11
Open Eyes Economy Summit Dariusz Słomka	12
Konkurs na najlepszego kierowcę Michał Wójtowicz	13
Zawsze pasjonowały mnie tramwaje Rozmawiał Marek Gancarczyk	15
Bezpieczna praca w MPK S.A. Anna Robak	15
55-lecie Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie Władysław Michalski	16
Tradycyjne spotkanie krwiodawców w MPK Władysław Michalski	17
Zachowajmy ostrożność przy przechodzeniu przez tory tramwajowe! Marek Gancarczyk	18
Inspektorzy gotowi na zimę Hubert Waguła	18
Kandydaci na motorniczych spotkali się z doradcą Prezydenta Krakowa ds. polityki senioralnej Paweł Walasek	19
Bilet okresowy w smarfonie Tomasz Bałabański	20
Darmowa komunikacja dla rodzin z dzieckiem niepełnosprawnym Anna Robak	21
MPK S.A. kupuje 78 nowych autobusów Marek Gancarczyk	22
MPK S.A. wybiera ofertę na dostawę 50 tramwajów Marek Gancarczyk	23
Solaris dostarczy 38 nowych autobusów przegubowych do Krakowa Marek Gancarczyk	23
Testy autobusu hybrydowego o długości 12,9 metra w Krakowie Ryszard Wróbel	24
Warsztaty e-bus w Krakowie. Jak i gdzie ładować autobusy elektryczne? Kazimierz Fudala, Danuta Walas	25
Elektryczny radiowóz w krakowskim MPK Maciej Machniewicz	26
Nowe buspasy w Krakowie Adrian Obuchowicz	27
Zintegrowane Inwestycje Terytorialne – Etap II Magdalena Drobnik-Salitra	28
Tadeusz Pilarski w dziewięćdziesiątą piątą rocznicę urodzin Krystyna Czopek, Jerzy Jan Czopek	32
Pierwszy tramwaj elektryczny w Krakowie Krzysztof Meyer	36
Jesienna edycja ćwiczeń sportowo-pożarniczych Zakładowej OSP w MPK S.A. w Krakowie Władysław Żmuda	37
Wystawa znaczków z pojazdami w MPK Marek Gancarczyk	38
Tramwajem po zdrowie Jerzy Maszewski	38
Nowa książka o pojazdach Redakcja	38
Wizyta w MPK S.A. Marek Gancarczyk	39
Komunikacja miejska 1 listopada Jan Mitis	39
Czy Biuro Rzeczy Znalezionych jest potrzebne? Joanna Świt	40
Kalendarium Radosław Kołodziej	42



5



12



24



33

142 MIKOŁAJÓW ZAWIOZŁO TRAMWAJEM PREZENTY DLA DZIECI ZE SZPITALA IM. S. ŻEROMSKIEGO



Świątecznym tramwajem MPK podróżowało 142 Mikołajów



Prezenty dla dzieci ze szpitala przekazał Mikołajom Prezydent Krakowa



W szpitalu dzieci z niecierpliwością czekały na prezenty

6 grudnia na przystanku Plac Wszystkich Świętych Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski przekazał prezenty dla wszystkich dzieci ze Szpitala Specjalistycznego im. S. Żeromskiego. Upominki zawiozła do szpitala 142 Mikołajów, którzy podróżowali specjalnym świątecznym tramwajem MPK S.A. w Krakowie. Liczba Mikołajów nie jest przypadkowa – było ich dokładnie tyle, ile lat w tym roku ma komunikacja miejska w Krakowie.

Prezydent Krakowa poza prezentami przekazał dzieciom przebywającym tego dnia w Szpitalu Specjalistycznym im. S. Żeromskiego specjalne życzenia. Najmłodszym pacjentom odczytali je Mikołaje.

Po tej wizycie w szpitalu Święty Mikołaj podróżował świątecznym tramwajem MPK S.A. i zatrzymywał się na

każdym przystanku w centrum miasta Krakowa. Każde dziecko, które wsiadło do ozdobionego śnieżynkami i gwiazdkami tramwaju otrzymało upominek. Najmłodszy mogli także porozmawiać ze Świętym Mikołajem o swoim wymarzonej prezentach, które chciałyby dostać pod choinkę. Świąteczny tramwaj z Mikołajem zaczął kursować ok. 18.00 i kursował przez niemal trzy godziny w ścisłym centrum miasta przez pl. Wszystkich Świętych, ul. Franciszkańską, Straszewskiego, Podwale, Dunajewskiego, Długą, Dworzec Towarowy, Pawią, Westerplatte, św. Gertrudy i Dominikańską. Na każdym przystanku na Świętego Mikołaja czekały dzieci, które chciały się z nim spotkać.

Marek Gancarczyk



LIDERZY JAKOŚCI W MPK S.A. W KRAKOWIE

7 listopada 2017 r. Zarząd MPK S.A. w Krakowie już po raz dziewiąty wyróżnił najlepszych pracowników wśród motorniczek, kierowców i inspektorów ruchu wręczając im specjalne odznaki „Lidera Jakości”. W tym roku te wyróżnienia trafiły do pięciu osób.

Odznaki „Lidera Jakości” otrzymali: Paweł Brzeziński z zajezdni autobusowej Bieńczyce, Paweł Wiła z zajezdni autobusowej Płaszów, Mirosław Zatorski z zajezdni autobusowej Wola Duchacka, Mirosław Jaźwiec z zajezdni tramwajowej Nowa Huta i Józef Tkaczuk z zajezdni tramwajowej Podgórze.

kierownicy zajezdni i kierownik Działu Zarządzania Ruchem wskazywali pracowników spełniających wszystkie wymagania formalne, a następnie wspierając się opiniami współpracowników wyznaczali osoby, które zostały odznaczone.

Przypomnijmy, że odznaka „Lider Jakości” po raz pierwszy została przyznana w 2009 roku. Trzeba podkreślić, że otrzymanie odznaki „Lidera Jakości” nie jest proste. Lider to osoba, która dba o bezpieczeństwo i komfort wszystkich pasażerów. Dlatego właśnie nagrody nie może otrzymać ktoś, kto spowodował kolizję lub wypadek. Po-



Są to osoby, które wzorowo wywiązywały się ze swoich obowiązków, nie spowodowały kolizji, ani wypadku. Co więcej, na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej.

Uroczystość poprzedzona była procesem nominowania kandydatów do oznaczenia, w trakcie którego

nadto przed przyznaniem wyróżnienia bardzo skrupulatnie jest oceniana kultura zachowania i komunikowania się z pasażerami oraz dyspozycyjność. W sumie do tej pory takie odznaki trafiły do ponad 50 pracowników MPK S.A.

Hubert Wagała

RATOWALI INNYCH – OTRZYMALI NAGRODY I GRATULACJE

B była noc 11 października 2017 roku. O 23.35 motorniczy prowadząc tramwaj linii nr 50 zauważył młodego, 16-letniego chłopaka, który dewastował wnętrze tramwaju malując ściany pisakiem. Motorniczy, gdy tylko to zauważył poprosił dyspozytorów o wezwanie policji, a do jej przyjazdu zatrzymał 16-latkę w tramwaju.

Dzięki reakcji pracownika MPK S.A. nie doszło do bezsensownego zniszczenia tramwaju. Taką odwagą wykazał się Grzegorz Tytko, motorniczy z zajezdni tramwajowej Podgórze. Za swoją postawę otrzymał list gratulacyjny i nagrodę finansową. Oprócz niego wyróżnienia trafiły do Andrzeja Jastrzębowskiemu, Grzegorza Gaczorka, Krzysztofa Stachaka, Mirosława Lipińskiego i Moniki Modrowskiej, którzy podczas swojej pracy pomogli w odnalezieniu zaginionych dzieci i osób starszych. Nagrodę otrzymał także Sebastian Ulatowski, który udzielał pierwszej pomocy rannemu mężczyźnie leżącemu na chodniku oraz Krzysztof Piekaj i Paweł Daniec za pomoc przy gaszeniu płonących samochodów osobowych.

– Staramy się doceniać nie tylko te osoby, które bez zarzutu wykonują swoje służbowe obowiązki, ale także tych, którzy są gotowi zatrzymać autobus, tramwaj, aby przyjść z pomocą rannemu pasażerowi czy też pomóc policji i rodzinie w odnalezieniu zaginionych dzieci – mówił podczas spotkania Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu ds. Zarządzania Przewozami MPK S.A. w Krakowie.

Tylko w 2017 roku pracownicy MPK S.A. aż 17 razy pomagali w odnalezieniu zaginionych osób. To właśnie dzięki spostrzegawczości kierowców, motorniczych i inspektorach ruchu zaginione dzieci lub chore starsze osoby mogły szybko wrócić do swoich rodzin.

Za pomoc w poszukiwaniach zaginionych osób podziękował pracownikom krakowskiego przewoźnika także Ko-

mendant Miejski Policji w Krakowie inspektor Rafał Leśniak.
– Bardzo doceniamy rolę kierowców, motorniczych i inspektorów ruchu MPK, którzy pomagają nam w poszukiwaniu zaginionych. To często ich zasługa, że bar-



Pracownikom MPK S.A. gratulował Komendant Miejski Policji inspektor Rafał Leśniak...



... oraz Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu MPK S.A. w Krakowie

dzo szybko możemy powiadomić zrozpaczone rodziny o odnalezieniu dziecka, czy osoby starszej – mówił podczas spotkania inspektor Rafał Leśniak, Komendant Miejski Policji w Krakowie.

Marek Gancarczyk

COROCZNE SPOTKANIA Z JUBILATAMI I WIELOLETNIMI PRACOWNIKAMI

8 listopada 2017 roku po raz kolejny w Muzeum Inżynierii Miejskiej odbyło się coroczne spotkanie z jubilatami i wieloletnimi pracownikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Spotkanie z pracownikami jest okazją do wyrażenia uznania i szacunku za wieloletni wysiłek włożony w codzienną pracę. W uroczystości oprócz zaproszonych pracowników udział wzięli członkowie zarządu MPK S.A., przedstawiciele związków zawodowych oraz przedstawiciele kadry kierowniczej.

„ZASŁUŻONY DLA MPK W KRAKOWIE”

Płaza Małgorzata – *kierownik Sekcji Kosztów*
 Orawin Bogdan – *elektromechanik*
 Moździerz Tomasz – *kierownik Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka*
 Wieczorek Krzysztof – *kierownik Stacji Obsługi Autobusów Płaszów*
 Przetocki Sławomir – *inspektor ruchu*
 Belczyk Teresa – *inspektor ds. inwentaryzacji*
 Lachman Robert – *kierowca*
 Augustyniak Marek – *kierowca autobusu*
 Dąbrowski Paweł – *elektromechanik*
 Ostafin Maria – *specjalista ds. energetyki ciepłej i wod-kan.*

45 LAT

Morawiec Bogustaw – *elektromechanik pojazdów – Stacja Obsługi i Remontów*
 Skała Andrzej – *magazynier – Stacja Obsługi i Remontów*
 Kostrz Wacław – *kierowca – Dział Obsługi Technicznej*

W czasie pierwszej, oficjalnej części zaproszonym niżej wymienionym pracownikom i byłym już pracownikom wręczono dyplomy, wyróżnienia, medale, statuetki oraz drobne upominki.

W tym roku podczas uroczystego spotkania została wręczona także odznaka „Zasłużony dla MPK w Krakowie”, która jest prestiżowym wyróżnieniem, przyznawanym przez krakowskiego przewoźnika, jako uhonorowanie szczególnych zasług na rzecz naszej Spółki.

Natomiast w drugiej, artystycznej części wystąpił kabaret „Formacja Chatelet”.

40 LAT

Dudziak Jan – *mechanik napraw pojazdów*
 Grzesiak Marek – *elektromechanik pojazdów*
 Kozioł Marian – *mechanik napraw pojazdów*
 Chachlica Bogdan – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Kawaler Marek – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Krupa Andrzej – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Żelazny Andrzej – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Gałązkiewicz Aleksander – *mechanik napraw pojazdów*
 Talowski Edward – *mistrz*
 Gadzina Jan – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Wierzbicki Leszek – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Firka Robert – *elektromonter napraw pojazdów*
 Hajduk Krzysztof – *elektromechanik urządzeń*
 Jaglarz Adam – *elektromechanik pojazdów*
 Kołodziej Zdzisław – *elektromechanik urządzeń*
 Mizera Mieczysław – *elektromechanik pojazdów*
 Dziurdzia Krzysztof – *elektromechanik pojazdów*
 Plebanek Bogustawa – *dyspozytor zajezdniowy*





Milcz Tadeusz – *elektromonter napraw pojazdów*
 Marczyk Jan – *mechanik*
 Domagała Zbigniew – *mechanik napraw pojazdów*
 Matyja Maria – *sprzedawca*
 Stachak Józef – *mechanik*

35 LAT

Kozendra Ryszard – *elektromonter napraw pojazdów*
 Lampa Dariusz – *mechanik napraw pojazdów*
 Suska Lucyna – *kierownik magazynu*
 Śmiałek Tadeusz – *elektromonter napraw pojazdów*
 Woszczyzna Zbigniew – *mechanik napraw pojazdów*
 Wywiat Zbigniew – *elektromechanik pojazdów*
 Bielski Krzysztof – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Michałowski Krzysztof – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Zawierucha Leszek – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Marzec Krzysztof – *mistrz*
 Książek Krzysztof – *mechanik napraw pojazdów*
 Dubiel Jerzy – *diagnostyk*
 Opaliński Artur – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Kucharczyk Waldemar – *mechanik napraw pojazdów*
 Lachowicz Ryszard – *diagnostyk*
 Pajor Wanda – *pracownik ds analiz i rozliczeń*
 Warmuz Halina – *pracownik pomocniczy*
 Wrona Mariusz – *elektromechanik pojazdów*
 Słowikowski Witold – *motorniczy*
 Kołos Jacek – *mechanik napraw pojazdów*
 Tomana Janusz – *mechanik napraw pojazdów*
 Dąbrowski Paweł – *elektromechanik pojazdów*
 Wolski Krzysztof – *elektromechanik pojazdów*
 Kęsek Jacek – *mechanik napraw pojazdów*
 Czech Piotr – *motorniczy*
 Chodorowicz Mieczysław – *mechanik*
 Woźniczka Artur – *mechanik napraw pojazdów*
 Habera Robert – *elektromechanik pojazdów*
 Migas Małgorzata – *sekretarka*
 Flank Krzysztof – *dyspozytor ruchu*



Łach Roman – *dyspozytor ruchu*
 Kowalski Wacław – *inspektor ds obsługi dworca*
 Zawadzki Jan – *specjalista ds elektrycznych*
 Dziedzic Tadeusz – *monter urządzeń*
 Nowak Bogusław – *Kierownik Projektu "Zaopatrzenie"*
 Mitis Jan – *Kierownik Działu Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacji*
 Krupa Małgorzata – *Kierownik Magazynu Odzieżowego*
 Korzonek Janusz – *specjalista ds pomiarów i analiz*
 Gądek Krzysztof – *specjalista ds. zintegrowanego zarządzania systemem jakości*
 Brzoskwinia Małgorzata – *magazynier*
 Dudzik Józef – *elektromonter*

30 LAT

Brzeszcz Sławomir – *mechanik napraw pojazdów*
 Jamróż Anna – *inspektor ds osobowych*
 Janas Waldemar – *monter urządzeń*
 Nicpoń Bogdan – *pracownik obróbki skrawaniem*
 Strojny Waldemar – *elektromechanik pojazdów*
 Trąbka Grzegorz – *mistrz*
 Iwański Piotr – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Gardynik Andrzej – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Górowski Bogdan – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Kremer Jerzy – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Dajda Krzysztof kierowca – *autobusu komunikacji miejskiej*
 Stadnik Marian – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Cieśla Grzegorz – *mechanik napraw pojazdów*
 Hauptman Ryszard – *lakiernik*
 Kik Zbigniew – *mechanik napraw pojazdów*
 Mucha Tomasz – *diagnostyk*
 Kwinta Zbigniew – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Sekuła Leszek – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Wiącek Marek – *kierowca autobusu komunikacji miejskiej*
 Wierzba Anna – *dyspozytor zajezdniowy*



Nowak Lucyna – inspektor ds analiz i rozliczeń
 Pańczyk Paweł – elektromechanik pojazdów
 Sitko Jacek – mechanik napraw pojazdów
 Szumny Marian – kierowca autobusu komunikacji miejskiej
 Janik Andrzej – kierowca autobusu komunikacji miejskiej
 Ledźwoń Jacek – kierowca autobusu komunikacji miejskiej
 Biliński Mirosław – mechanik napraw pojazdów
 Gorajczyk Artur – diagnostyk
 Korcala Małgorzata – magazynier
 Mądry Andrzej – elektromechanik pojazdów
 Staszczak Jacek – elektromonter
 Szczepański Andrzej – elektromonter napraw pojazdów
 Szklarczyk Marek – elektromechanik pojazdów
 Dubiel Teresa – motorniczy
 Kłusek Andrzej – motorniczy
 Kulon Elżbieta – motorniczy
 Mech Piotr – motorniczy
 Piskorz Katarzyna – motorniczy
 Sołtys Krzysztof – motorniczy
 Zakrzewska Czesława – motorniczy
 Janus Jerzy – mechanik napraw pojazdów
 Bubka Mariusz – operator dźwigu
 Borodziuk Jacek – motorniczy
 Wicherek Rafał – motorniczy
 Gieras Sławomir – mechanik napraw pojazdów
 Zapalski Tomasz – elektromechanik urządzeń
 Sermet Barbara – magazynier
 Przetocki Sławomir – inspektor ruchu
 Michałowski Janusz – inspektor ruchu
 Rudek Jacek – Mistrz Warsztatu Informacji i Utrzymania Tras
 Warchoń Janusz – inspektor ruchu
 Pańczyk Robert – ślusarz
 Konopelska Anna – projektant oprogramowania
 Baliga Krystyna – inspektor ds księgowych
 Stysiań-Lasko Elżbieta – pracownik ds windykcji
 Stoksik Przemysław – inspektor ds rozkładów jazdy
 Rudowski Artur – specjalista ds BHP
 Waligórski Bogusław – specjalista ds BHP
 Kania Izabela – inspektor ds ekonomicznych



Ostafin Maria – Specjalista ds. energetyki cieplnej i wod-kan.
 Kawiński Zbigniew – sprzedawca
 Fiut Tadeusz – Kierownik Działu Kontroli Biletów i Windykacji
 Adamczyk Stanisława – inspektor ds obsługi klienta
 Ostafin Barbara – inspektor ds księgowych

TEGOROCZNI EMERYCI

Karamański Waldemar	Kuć Janusz
Pławecki Jerzy	Wójcik Jan
Suder Mirosław	Filipek Franciszek
Biela Jan	Łoboziak Andrzej
Łukasik Ryszard	Oratowski Marek
Mlonek Tadeusz	Plebanek Bogusława
Obrzut Stanisław	Jamrozik Marek
Wyźga Piotr	Mastek Zbigniew
Zatorski Mirosław	Morawiec Bogusław
Bulanda Artur	Hajduk Grażyna
Hajos Krzysztof	Ryglewicz Jerzy
Kucia Tadeusz	Gwóźdź Józef
Piekarczyk Jadwiga	Wójtowicz Leszek
Białek Henryk	Zbigniew Ciaputa
Dziurdzia Kazimierz	Furga Grażyna
Moskalewicz Stanisław	Miś Jan
Porębska Wiesława	Płaza Małgorzata
Batko Kazimierz	Stysiań-Lasko Elżbieta
Gach Kazimierz	Robak Anna
Wacławik Tadeusz	Bruzda Ryszard
Kolano Janusz	Płatek Stefan
Mról Wiktoria	Szwaja Barbara
Knapik Antoni	Krawczyk Stanisław
Szpak Ignacy	Pozłutko Bogusław
Kuc Stanisław	

Lilianna Jakiel

MPK S.A. JEST „FAIR PLAY”

Program „Przedsiębiorstwo Fair Play” organizowany jest nieprzerwanie od 20 lat. Głównym celem programu jest pokazanie, na czym polega społeczna odpowiedzialność biznesu, która objawia się poprzez właściwe zarządzanie relacjami z klientami, kontrahentami, pracownikami, współnikami, społecznością lokalną, a także władzą lokalną i państwową. Dodatkowo program jest swoistym zachęceniem do korzystania z odpowiednich zachowań etycznych oraz wprowadzania zmian organizacji pracy, ale również kształtowania pozytywnych relacji ze społecznością lokalną i dbałości o środowisko naturalne.

W pierwszym etapie uczestnicy wypełniają ankietę odnośnie działalności przedsiębiorstwa. Ankiety są oceniane przez komisje regionalne. Firmy, które zdobędą wymaganą regulaminem liczbę punktów, przechodzą do II etapu i odbywa się w nich audyt, którego celem jest sprawdzenie zgodności informacji zawartych w ankiecie ze stanem faktycznym.

Program wspiera kreowanie dobrego wizerunku polskich przedsiębiorstw. Certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play”, służy budowaniu marki pracodawcy, wzmacnia zaufanie w relacjach z klientami i dostawcami, oraz wspiera tworzenie pozytywnego wizerunku polskich przedsiębiorstw. Laureaci programu mają możliwość wykorzystania wyników programu w ich działalności rynkowej, uzyskując w ten sposób dodatkowy, znaczący argument w walce konkurencyjnej.

24 listopada 2017 r. podczas uroczystej gali w warszawskim EXPO XXI nastąpiło oficjalne zakończenie XX edycji programu „Przedsiębiorstwo Fair Play”. W trakcie uroczystości nagrody oraz certyfikaty otrzymały firmy, wyróżniające się rzetelnością oraz wiarygodnością.

Do jubileuszowej XX edycji programu „Przedsiębiorstwo Fair Play” zgłosiło się ponad 330 firm. W oparciu o przyznane w trakcie II etapu programu oceny audytorów, klientów i kontrahentów, opinie pracowników firm kapituła programu wyłoniła laureatów, którzy otrzymali certyfikaty „Przedsiębiorstwo Fair Play 2017” i nagrody.

Wśród nich znalazło się Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. W imieniu Zarządu Spółki certyfikat „Przedsiębiorstwo Fair Play 2017” oraz wyróżnienie „za szczególną działalność proekologiczną Przedsiębiorstwo Fair Play 2017” odebrał Grzegorz Dyrkacz, członek zarządu krakowskiego przewoźnika.

Anna Robak

„KRAKOWSKI DUKAT” DLA PREZESA MPK S.A.

W 167. rocznicę powstania, Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie fetowała swoje święto. Impreza odbyła się 10 listopada 2017 r. w Sali Teatralnej Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie. Uczestniczyli w niej m.in. prezydent Krakowa prof. Jacek Majchrowski i zastępca prezydenta Elżbieta Koterba. Święto Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie jest od roku 1994 organizowane w rocznicę powstania pierwszej Izby Handlu i Przemysłu w Krakowie w dniu 14 listopada 1850. Uroczystość stanowi okazję do podsumowania osiągnięć Izby w minionym roku oraz wyróżnienia firm i osób, które w szczególny sposób przyczyniły się do rozwoju gospodarczego miasta i regionu – podkreślał w obecności prezydenta Krakowa prof. Jacka Majchrowskiego podczas jubileuszowej gali – Sebastian Chwedeczek, prezydent Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie.

Od 2014 roku podczas święta Izby odbywa się wręczenie nagród Krakowskiego Dukata. Krakowski Dukat to nagroda przyznawana od 1991 roku z inicjatywy gazety „Czas Krakowski”. Przyznawana była przedsiębiorcom wywodzącym się ze środowisk gospodarczych woj. krakowskiego za znaczące osiągnięcia w działalności gospodarczej w okresie transformacji ustrojowej. Od 1998 roku Izba Przemysłowo-Handlowa stała się jedynym fundatorem nagrody. Nagroda Krakowski Dukat ma charakter promocyjny i przyznawana jest nie przedsiębiorstwu lecz osobie, która je założyła lub nim zarządza. Nagroda wyróżnia i honoruje osoby za osiągnięte wyniki ekonomiczne, za inwencję, za umiejętność dzielenia się sukcesami z otoczeniem, w którym dana osoba prowadzi swą działalność. Krakowski Dukat, to najważniejsza nagroda gospodarcza, którą honoruje się wyróżniające się firmy, managerów i biznesmenów z Małopolski.

W 2017 r. na wniosek Izby Przemysłowo-Handlowej w kategorii menedżer firmy Kapituła nagrodziła Prezesa Zarządu MPK S.A. w Krakowie Rafała Świerczyńskiego.



Rafał Świerczyński,
prezes zarządu
MPK S.A. w Krakowie
z nagrodą

Anna Robak

OPEN EYES ECONOMY SUMMIT

14 -15 listopada br., w Krakowskim Centrum Kongresowym ICE odbyło się ważne wydarzenie czyli druga już edycja Open Eyes Economy Summit-międzynarodowego szczytu ekonomii opartej na wartościach społecznych. Prawie dwustu prelegentów reprezentujących szeroki przekrój środowisk zainteresowanych problemami współczesnego świata kontynuowało zainicjowaną w ubiegłym roku dyskusję o rozwoju społeczeństwa i ekonomii wartości.

OEES jest inicjatywą środowisk ekonomicznych, biznesowych i politycznych, która ma stanowić wkład koncepcyjny i praktyczny dla rozwiązywania istotnych obecnie problemów rozwojowych, wyzwań i zagrożeń związanych m.in. z kończącymi się zasobami tradycyjnych surowców, zagrożeniami środowiskowymi, zmianami klimatu, niepokojami społecznymi wywołanymi rozwarstwieniem majątkowym i zderzeniem kultur. Do wartości o których dyskutowano podczas wydarzeń związanych ze szczytem należą także te, które odnoszą się do lokalnych planów zrównoważonego rozwoju i środowiskowych aglomeracji. Sprawna, nowoczesna i przyjazna dla wszystkich grup pasażerów i dla środowiska komunikacja publiczna stanowi jeden z najistotniejszych elementów budowy komunikacyjnego krwioobiegu miasta i realną alternatywę dla, obciążającego ciągi komunikacyjne i postrzeganego jako istotne dla środowiska krakowskiego źródło zanieczyszczeń powietrza, indywidualnego transportu samochodowego.

Do zaprezentowania praktyk wdrażania rozwiązań gospodarki niskoemisyjnej oraz obiegu zamkniętego w działaniu Spółki zaproszony został Prezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie Rafał Świerczyński. W dwóch wydarzeniach związanych z tegorocznym szczytem Open Eyes tj. we wrześniowym seminarium w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie oraz podczas samego szczytu, w ramach krakowskiego seminarium specjalnego prowadzonego m.in. z udziałem szefów krakowskich spółek komunalnych oraz wiceprezydenta Krakowa, prezes MPK S.A. przedstawił doświadczenia, osiągnięcia i plany Spółki w zakresie realizacji najważniejszych

lokalnych programów rozwoju miejskiej komunikacji i ochrony środowiska.

W przygotowanych na tę okazję prezentacji oraz materiale filmowym prezes naszej firmy podsumował całe spektrum działań i zamierzeń MPK S.A. w Krakowie w odniesieniu do zakupów pojazdów komunikacji miejskiej, wymiany taboru autobusowego na nowo-



Swoje wystąpienie podczas Open Eyes Economy Summit miał Rafał Świerczyński, prezes MPK S.A. w Krakowie. Fot. Materiały OEES

czesny energooszczędny i niskoemisyjny (z określonym celem 100% ekologicznego taboru autobusowego Euro6, hybrydowego i elektrycznego), zwiększenia dostępności komunikacji dla osób o ograniczonej mobilności, rozwoju kanałów dystrybucji biletów, zapewnienia pasażerom czytelnych i przyjaznych informacji związanych z przemieszczaniem, zwiększenia niezawodno-

ści w komunikacji, modernizacji dotychczasowego taboru tramwajowego. Możliwe wpływy na środowisko nie ograniczają się jednak do tych bezpośrednio związanych ze świadczoną usługą przewozową, stąd istotny blok informacyjny dotyczył także zagadnień związanych z infrastrukturą. Inwestycje w zaplecze Spółki to nie tylko poprawa warunków pracy i warunków prowadzonych procesów, ale także optymalizacja zużycia energii i mediów, która prócz wartości środowiskowych przynosić ma także wymierne korzyści. Wykorzystywanie myjni pojazdów zasilanych wodą deszczową w obiegu zamkniętym, ogrzewanie ciepłej wody użytkowej kolektorami słonecznymi, pozyskiwanie energii elektrycznej poprzez montaż instalacji fotowoltaicznych, gospodarka odpadami w tym odzysk i sprzedaż surowców wtórnych do dalszego przetwarzania, termomodernizacje budynków, efektywnie i ekologicznie prowadzone procesy związane z użytkowaniem energii, wreszcie wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych (kabina lakiernicza, śrutownia, tokarki podtorowe) i informatycznych to działania, które nie tylko przynoszą konkretne efekty, ale także budują wizerunek firmy innowacyjnej, nowoczesnej i świadomej własnej roli w odniesieniu do oczekiwań i potrzeb społeczności.

Dariusz Słomka

KONKURS NA NAJLEPSZEGO KIEROWCĘ



Piotr Trojański z Zajeźdni Autobusowej Płaszów zajął III miejsce w konkursie

Reprezentacja MPK S.A. w Krakowie wzięła udział w odbywających się w dniach 19-20.10.2017 zawodach, których celem było wyłonienie najlepszego polskiego kierowcy autobusu komunikacji miejskiej. Gospodarzem tej prestiżowej imprezy była KM Płock sp. z o.o.

Rywalizacja odbywała się przez dwa dni. W pierwszym do sprawdzianu wiedzy teoretycznej przystąpiło 61 zawodników z całej Polski. Prowadzący musieli odpowiedzieć na 70 pytań w czasie 30 minut. Z racji dogodnych warunków zakwaterowania część pisemna odbywała się w hotelowej sali konferencyjnej. Po zakończeniu testów zawodnicy oraz obserwatorzy udali się podstawionymi przez organizatora autobusami na miejsce rozgrywania konkurencji praktycznych. Podzielono je na dwa osobne bloki. Pierwszy to zawody precyzyjne, drugi to zawody, w których oprócz dokładności ważny był również czas ich wykonania.

Każdy zawodnik rozpoczynał konkurencję od przygotowania autobusu i uruchomienia go przez użycie alkolocka. Następnie należało podjechać do przeszkody tak, aby czoło autobusu znalazło się od niej w odległości 1 metra. Kolejnym etapem był wjazd na przystanek z zamontowanym na lusterku wskaźnikiem laserowym. Należało wycelować tak, by trafić w środek tarczy umocowanej do podłoża. Ostatnią częścią bloku precyzyjnego był przejazd przez wyznaczony odcinek drogi ze średnią prędkością 25 km/h.

Jazda na czas składała się ze slalomu, tzw. „Lancelota”, czyli trafieniu zamontowaną z przodu autobusu lancą w otwór o średnicy 10 cm, wjazdu tyłem do garażu oraz parkowaniu ukośnym do przodu. Wszystkie te zadania utrudniała piłeczka tenisowa, która nie mogła spaść z talerza przytwierdzonego tuż pod szybą czołową.

Na następny dzień wcześniej rano uczestnicy pojechali na teren zajeźdni, gdzie zostały przedstawione wyniki z pierwszego dnia i podano do publicznej wia-

domości nazwiska szczęśliwców, którzy zakwalifikowali się do finału finałów. W tym gronie znalazł się Piotr Trojański z Zajeźdni Autobusowej Płaszów. Zgromadzone punkty dały mu 9 miejsce.

Rozpoczęły się ostatnie konkurencje zawodów. Pierwszą były scenki z udziałem pasażerów. Na każdego kierowcę na przystanku oczekiwała osoba niewidoma, na wózku oraz pasażerka z bagażem i telefonem komórkowym. Pierwszy w kolejności do zajęcia miejsca w autobusie był niewidomy mężczyzna. Następnie w chwili gdy prowadzący pomagał wsiadać osobie z ograniczoną mobilnością, w autobusie rozpoczynała się kłótnia dwóch pasażerek. Z taką kumulacją zdarzeń musiał sobie poradzić każdy z finalistów. Kiedy sytuacja wydawała się już być opanowana i autobus ruszał dochodziło do zastąpienia jednej z osób będących w środku. Tu potrzebne było szybkie działanie i zdecydowana postawa. Kolejnym punktem programu był dojazd do przystanku końcowego, gdzie trzeba było wysadzić pasażerów. Po skończonej konkurencji każdy z prowadzących udawał się do punktu, gdzie należało wykazać się praktyczną znajomością zasad pierwszej pomocy. Po przeegzaminowaniu przez służby medyczne następowała ostatnia konkurencja pt. „Usterka”. Firma Solaris przygotowała zestaw 15 usterek w 12-metrowym autobusie. Niektóre z nich były oczywiste, a niektóre dość mocno schowane i wymagające solidnej znajomości pojazdu od strony technicznej.

Dzięki profesjonalnej postawie Piotr Trojański awansował z 9 na 3 miejsce. Drugi z naszych zawodników, Piotr Wróbel, zajął 13 miejsce, ze stratą do finałowej dziesiątki w wysokości 3 punktów. Na 29 miejscu został sklasyfikowany Borys Bohosiewicz. Zwycięzcą zawodów został Sebastian Mlonka z MPK Łódź Sp. z o.o., a drugi był Daniel Stachowiak z MPK Wrocław Sp. z o.o.

Michał Wójtowicz

ZAWSZE PASJONOWAŁY MNIE TRAMWAJE

O pasji i innowacyjnych pomysłach rozmawiamy z Mirosławem Czechowskim, specjalistą ds. elektrycznych pracującym w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie.

Marek Gancarczyk: Jest Pan pracownikiem MPK S.A. a jednocześnie autorem pracy naukowej, która uzyskała wyróżnienie. O czym Pan napisał?

Mirosław Czechowski: Praca dotyczyła diagnostyki układów napędowych wagonów tramwajowych czyli wózków tramwajowych wraz z układem napędowym. Pisząc pracę wykorzystałem swoje doświadczenie zawodowe oraz doświadczenie mojego promotora dr inż. Macieja Sułowicza z Politechniki Krakowskiej, który skonstruował wcześniej urządzenie pomiarowe do diagnostyki silników elektrycznych. Mój projekt składa się z trzech etapów. Pierwszy to pomysł i diagnostyka wózków tramwajowych za pomocą przenośnego układu diagnostycznego (tzw. walizkowego). Drugi etap to już wykorzystanie bardziej zaawansowanego rozwiązania-autonomicznego układu pomiarowego w wagonie. Ostatni, trzeci etap to zastosowanie urządzenia wbudowanego w cały układ tramwajowy, informujący o problemach poprzez wyświetlanie komunikatu na pulpicie motorniczego. Badania zostały zaprezentowane w czasopiśmie *Maszyny Elektryczne – Zeszyty Problemowe*, w artykule pt. „Diagnostyka układów napędowych wagonów tramwajowych”, które publikuje Instytut Maszyn i Napędów Elektrycznych KOMEL Katowice oraz na konferencji naukowo-technicznej PEMINE organizowanej również przez KOMEL. Praca została wyróżniona w konkursie Stowarzyszenia Elektryków Polskich na najlepszą pracę obronioną na Wydziale Inżynierii Elektrycznej i Komputerowej Politechniki Krakowskiej w roku akademickim 2016/17. Praca brała również udział w konkursie na najlepszą pracę dyplomową I i II



Mirosław Czechowski (z lewej) podczas jazdy pomiarowych tramwajem

stopnia Krakowa w dziedzinie transportu dla szkół wyższych organizowanych przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP w Krakowie

MG: Dlaczego zainteresował się Pan właśnie tym tematem?

MC: Ponieważ do tej pory nikt się tym nie zajmował. Jest to też bardzo skomplikowane, bo wózki tramwajowe są zabudowane, nie widać ich, a tym samym nie można od razu zauważyć żadnych problemów. Ponieważ pracowałem jako diagnostyk wiedziałem również, że usterki tej części tramwaju dość często występują. Dlatego wybierając temat pracy dyplomowej zdecydowałem się tym zająć. Poza tym jako diagnostyk cały czas wyszukuję najszybsze sposoby na sprawdzanie poprawnego funkcjonowania układów tramwajowych. Z wykształcenia jestem inżynierem-mechatronikiem i jest to jednocześnie moje hobby. A ponieważ zawsze pasjonowały mnie tramwaje, więc to właśnie nimi postanowiłem się zająć w kontekście diagnostyki wózków. Doszedłem do wniosku, że po co reagować jak już się zepsują, skoro można skonstruować odpowiednie narzędzia do ich pomiaru i pewne problemy rozwiązywać z wyprzedzeniem.

MG: Pańska praca zainspirowała także studentów Uniwersytetu Ekonomicznego. Jak to się stało?

MC: W tym wypadku chodziło o innowacyjność. Studentki z wydziału Gospodarki i Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie miały za zadanie napisać o tym, że nowatorskie rozwiązania, które studenci już podczas studiów tworzą, mają wpływ na rozwój przedsiębiorstw oraz nauki. Zwróciły się o pomoc do Politechniki Krakowskiej, a ponieważ cały czas utrzymuję kontakt z tą uczelnią to przekazali kontakt do mnie. Nawiązaliśmy współpracę i jako autor pracy mogłem udzielić wypowiedzi studentkom o moich innowacyjnych pomysłach, które wykorzystałem do szybkiego wyszukiwania usterek w tramwajach.

MG: Czy napisanie pracy naukowej i prowadzenie badań potrzebnych do jej powstania pomogły Panu w pracy zawodowej?

MC: Moje prace i badania wykorzystuję w mojej pracy, w celu skrócenia czasu naprawy, a jednocześnie wydłużeniu pracy wagonu bez awarii. Cały czas szukam takich pomysłów, by wagon jak najlepiej jeździł. Z drugiej strony mając wiedzę praktyczną wykorzystuję ją w moich projektach naukowych. W pracy magisterskiej razem z promotorem wykorzystywaliśmy m.in. dźwięk i drgania wydawane przez różne urządzenia w tramwaju, przede wszystkim przekładnię i silnik. Na tej podstawie ocenialiśmy czy te urządzenia funkcjonują prawidłowo. Dobra strona jest taka, że są to badania bezinwazyjne – nie wymagają ingerencji w tramwaj, nie trzeba niczego demontować.

MG: Od kiedy pracuje Pan w MPK?

MC: Od 5 września 1988 roku. Po Zasadniczej Szkole Zawodowej zaczynałem pracę na Stacji Obsługi Tramwajów w Podgórzu, jako elektromonter przeglądowy. Już pracując skończyłem Technikum Elektrotechniczne dla Pracujących przy Zespole Szkół Elektrycznych nr 1 w Krakowie. W 2007

roku zostałem wraz z wagonami tramwajowymi typu N8 przniesiony na Stację Obsługi Tramwajów Nowa Huta gdzie pracowałem na stanowisku diagnostyka. W październiku 2009 roku poszedłem na studia inżynierskie na Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej, kierunek automatyka i robotyka. Ponieważ interesowałem się tramwajami wybrałem specjalizację mechatronika. W roku 2014 poszedłem na studia magisterskie II stopnia na Wydział Inżynierii Elektrycznej i Komputerowej Politechniki Krakowskiej na kierunek elektrotechnika – specjalizacja elektroenergetyka. Od października 2017 roku pracuję w Dziale Technicznym na stanowisku specjalista ds. elektrycznych.

MG: Jakie ma Pan plany na przyszłość?

MC: W tej chwili w MPK prowadzimy badania, które są kontynuacją mojej pracy dyplomowej. Chciałbym moje rozwiązanie wdrożyć do pracy przy wagonach, żeby pomogło w diagnostyce tramwajowej. Mam oczywiście pomysły na kolejne innowacyjne rozwiązania, ale nie chcę ich jeszcze zdradzać.

Rozmawiał Marek Gancarczyk

BEZPIECZNA PRACA W MPK S.A.

19 października odbyła się Finałowa Gala regionalnego etapu Konkursu "Pracodawca – organizator pracy bezpiecznej" w której z ramienia MIRiP uczestniczył z-ca dyrektora Tomasz Kowalik.

Promowanie najlepszych praktyk w zakresie bezpieczeństwa i ochrony pracy, a także zachęcanie przedsiębiorców do tworzenia bezpiecznych i ergonomicznych miejsc pracy – to główne cele konkursu „Pracodawca – organizator pracy bezpiecznej”, który od 18 lat organizuje Państwowa Inspekcja Pracy przy współudziale partnerów społecznych. Podczas Gali zaprezentowane zostały firmy, które zmagają się w ogólnopolskim finale konkursu. Kształtowanie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy jest obowiązkiem pracodawców i osób kierujących pracownikami. Jak podkreślali uczestnicy konkursu, wizja poddania się dobrowolnej kontroli przez PIP w ramach konkursu początkowo wzbudzała obawy. Okazało się jednak, że kontrole były bardzo pomocne w polepszeniu warunków pracy a inspektorzy pełnili bardziej funkcję doradcą niż kontrolną, co spotkało się z aprobatą pracowników zatrudnionych w kontrolowanych firmach.



Pracodawcy biorący udział w konkursie, za Bezpieczeństwo i Higienę Pracy oraz stan wypadkowości firmy, mogli uzyskać aż połowę wszystkich możliwych do uzyskania punktów. Oprócz tego jury brało pod uwagę przestrzeganie szeroko rozumianych przepisów prawa pracy, rozwiązania systemowe w obszarze BHP oraz dodatkowe elementy takie jak popularyzacja wiedzy z zakresu BHP czy ekonomiczne aspekty bezpieczeństwa pracy

Konkurs skierowany jest do kreatywnych przedsiębiorców, odpowiedzialnie podchodzących do biznesu, dbających o komfort pracy oraz rozwój zawodowy swoich pracowników. Mogą w nim wziąć udział jedynie te firmy, które w okresie trzech ostatnich lat nie odnotowały śmiertelnych, ciężkich lub zbiorowych wypadków przy pracy (z wyłączeniem nagłych przypadków medycznych i wypadków komunikacyjnych poza zakładem pracy).

Konkurs organizowany jest na dwóch etapach – na szczeblu regionalnym i ogólnopolskim.

W 2017 r. w grupie pracodawców zatrudniających powyżej 250 pracowników na szczeblu regionalnym MPK S.A. w Krakowie otrzymało wyróżnienie.

Anna Robak

55-LECIE KLUBU „HONOROWYCH DAWCÓW KRWI” PCK PRZY MPK S.A. W KRAKOWIE

Klub „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie obchodzi w tym roku jubileusz 55-lecia swojej działalności. Mobilizowało to członków klubu do szczególnej aktywności.

Praca klubu koncentrowała się na indywidualnym oddawaniu krwi przez członków klubu oraz na pozyskiwaniu nowych krwiodawców spośród młodych, nowo przyjętych do MPK pracowników.

Po raz kolejny klub zorganizował dla krwiodawców wycieczkę do Poronina w dniach 22-24.09.2017 r. Jej organizatorem był Marek Adamski.

Należy tu wspomnieć, że w tym roku nastąpiły zmiany prezesów aż 4 sekcji klubu, działających na zajezdniach, co wynikało z odejść na emerytury, bądź zmiany miejsca pracy.

W Nowej Hucie Jana Smo-
snę zastąpił Kacper Mularczyk, w Płaszowie Stanisława Moskalewiczka – Marek Adamski, którego miejsce w Bieńczykach zajął – Sebastian Żółtek, na Woli Duchackiej Romana Abratowskiego – Jacek Ćwierć, któremu pomagał będzie Artur Drożdż (jest to najliczniejsza sekcja klubu).

Najbardziej widoczna działalność klubu to organizacja kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju.

W 2017 r. odbyło się 13 kwest i 1 akcja informacyjna.

Pierwszy rodzaj kwest wspierał Fundacje i organiza-

cje posiadające zgodę na przeprowadzanie zbiórek publicznych. Były to kwesty dla działających na rzecz Osób Niewidomych: Fundacji „Mis ^ Kon” i Stowarzyszenia „Wspólnie Można Więcej”, dla Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „MATIO”, dla Fundacji Hospicjum św. Łazarza „Pola Nadziei”, dla Fundacji „Stoneczko”.

Z kolei informacyjna akcja społeczna odbyła się w ramach obchodzonego na całym świecie „Dnia Autyzmu” w ramach współpracy z Niepubliczną Szkołą i Przedszkolem dla Dzieci ze Spektrum Autyzmu.

Drugi rodzaj kwest to działalność w ramach Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie, w ramach którego klub funkcjonuje. Ich efekty wspierały działalność PCK: pomoc ludziom starszym, samotnym, niepełnosprawnym, ubogim i rodzinom wielodzietnym, a jedna z kwest była tradycyjnie przeznaczona na rzecz dzieci ze Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej w Krakowie.

„Nasze” kwesty mogły się odbyć dzięki niezawodnemu kwestarzowi, jakim od wielu już lat jest Janusz Kękuś.

Ze względu na rozpoczęte na szeroką skalę remonty torowisk i uciążliwe objazdy ta forma działalności została znacznie ograniczona.

Ponadto klub włączył się w organizację na terenie MPK S.A. w Krakowie zbiórki pieniędzy na leczenie i rehabilitację córki byłego pracownika MPK.

Należy też wspomnieć o aktywnym udziale klubu w przygotowaniu i organizacji tradycyjnej „Mszy Tramwajarskiej w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy Ojców Redemptorystów 29.01.2017 r.

Członkowie klubu stanowili też najczęściej poczet sztandarowy MPK podczas różnych uroczystości na terenie miasta i pogrzbów długoletnich pracowników.



NOWA SIEDZIBA HDK

W październiku 2017r. nastąpiła przeprowadzka Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK i Koła PCK przy MPK S.A. w Krakowie do nowo odremontowanego pomieszczenia – pokoju 16d przy ul. Brożka 3.

Przypominamy, że członkowie Zarządu Klubu i Koła dyżurują w siedzibie Klubu w każdy poniedziałek w godz. 10:00–12:00.

WM

Władysław Michalski

TRADYCYJNE SPOTKANIE KRWIODAWCÓW W MPK



Podczas spotkania członków klubu HDK odbyła się część artystyczna z udziałem dzieci niewidomych

24 listopada 2017 r. odbyło się tradycyjne spotkanie honorowych krwiodawców, członków Klubu „HDK” PCK przy MPK S.A. w Krakowie w ramach ogólnopolskich obchodów „Dni HDK”, które było zarazem podsumowaniem działalności liczącego już 55 lat klubu.

Te spotkania stają się sporymi wydarzeniami kulturalnymi ze względu na występy dzieci niewidomych i słabowidzących ze Specjalnego Ośrodka Szkolno – Wychowawczego przy ul. Tynieckiej. Poziom tych koncertów jest bardzo wysoki, a występująca młodzież prezentuje wielki talent i wszechstronne wykształcenie muzyczne. Tak było i w tym roku. Każdy z młodych artystów zasłużył na wyróżnienie.

W części oficjalnej spotkania zostały wręczone podziękowania dla byłych wieloletnich prezesów sekcji klubu, którzy odeszli na emerytury, lub zmienili miejsce pracy. Otrzymali je: Roman Abratowski, Marek Adamski, Stanisław Moskalewicz i Jan Smosna. Podziękowania za współpracę z klubem na rzecz popularyzacji idei honorowego krwiodawstwa otrzymały Małgorzata Rzychniak i Marzanna Szczepanek.

Następnie najaktywniejsi krwiodawcy otrzymali upominki i wydane po raz kolejny przez klub własne kalendarze trójdzienne.

Wśród wyróżnionych znaleźli się także długoletni działacze klubu: Ryszard Sasuła – uczestnik pierwszej akcji sprzed 55 lat, dającej początek działalności klubu, Stanisław Mikulski – długoletni członek zarządu koła PCK, Krzysztof Paprocki – były prezes klubu, rekordziści klubu w ilości oddanej krwi – Marian Tańczyk i Kazimierz Judka.

Reprezentująca Małopolski Oddział Okręgowy PCK w Krakowie – Beata Grochala wręczyła podziękowania z okazji 55-lecia działalności klubu. Jednym z wyróżnionych został Janusz Kękuś – członek zarządu klubu i koła PCK (skarbnik), główny organizator kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju. Podziękowanie MOO PCK w Krakowie za ponad 30-letnią współpracę z klubem otrzymał były prezes MPK S.A. w Krakowie – Julian Pilszczyk.

Władysław Michalski

ZACHOWAJMY OSTROŻNOŚĆ PRZY PRZECHODZENIU PRZEZ TORY TRAMWAJOWE!

17 listopada 2017 roku kilka minut przed godz. 7.00 na ul. Kapelanka doszło do groźnego wypadku z udziałem pieszego i tramwaju. Jak wynika z relacji świadków stojących na przystanku Kapelanka, młody chłopak szedł prosto pod jadący tramwaj linii nr 12. Motorniczy gdy to zobaczył natychmiast zaczął dzwonić i hamować, ale niestety chłopak nie reagował. Nawet nie popatrzył w stronę nadjeżdżającego tramwaju. Nie zrobił tego, bo jak się okazało na uszach miał słuchawki. Przechodząc przez ulicę nie sprawdził także czy miał zielone światło, nie rozejrzał się, czy nie nadjeżdża tramwaj.

Motorniczy nie zdążył zahamować co spowodowało, że młody chłopak wpadł pod tramwaj (przypominamy, że droga hamowania ważącego ponad 30 ton tramwaju przy prędkości zaledwie 30 km/h to nawet 20 metrów).



Na miejsce wypadku natychmiast zostały wezwane wszystkie służby – straż pożarna, pogotowie ratunkowe, policja i służby MPK. Chłopak został zabrany do szpitala.

Jesień i zima to czas, kiedy bardzo często dochodzi do wypadków. Dlatego apelujemy do pieszych, aby przechodzili przez jezdnię i torowiska tylko w wyznaczonych miejscach wyłącznie na zielonym świetle. Prosimy, aby w okresie zimowym, kiedy jest mniejsza widoczność i często jest bardzo ślisko, nie przebiegać przez torowisko widząc nadjeżdżający tramwaj. Ten apel kierujemy w szczególności do młodych ludzi, którzy często słuchają muzyki ze słuchawkami na uszach.

Uważajmy, rozglądajmy się, bo przez chwilę nieuwagi możemy skrzywdzić nie tylko siebie.

Marek Gancarczyka

INSPEKTORZY GOTOWI NA ZIMĘ

W październiku i listopadzie inspektorzy ruchu Działu Zarządzania Ruchem w MPK S.A. uczestniczyli w kursie szkolenia jazdy I i II stopnia z zakresu Techniki Jazdy. Szkolenie odbyło się w krakowskim Motoparku. Pierwsza, teoretyczna część dotyczyła m.in. zasad bezpieczeństwa do jakich należy się stosować przy zajmowaniu prawidłowej pozycji kierowcy w pojeździe oraz ułożenia rąk na kierownicy podczas jazdy. Następnie uczestnicy kursu



Inspektor ruchu podczas szkolenia

udali się na tor jazdy gdzie przez 6 godzin trenowali zasady bezpiecznego nagłego zatrzymania pojazdu oraz kontroli nad pojazdem kierując w nim w trudnych warunkach, a także "wyciąganie" pojazdu z poślizgu. Specjalna płyta poślizgowa, mokra nawierzchnia, nagle pojawiające się przeszkody na

drodze to tylko niektóre z niespodzianek jakie można było napotkać na torze doświadczalnym.

Hubert Wagała

KANDYDACI NA MOTORNICZYCH SPOTKALI SIĘ Z DORADCĄ PREZYDENTA KRAKOWA DS. POLITYKI SENIORALNEJ

Kraków jest miastem w którym inicjowane są wzmożone działania na rzecz poprawy jakości życia. Podejmowane są szczególne starania, mające na celu budowanie przyjaznej przestrzeni dla osób starszych.

Jednym z filarów budowania pozytywnego wizerunku wśród seniorów są prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej. To oni stoją na pierwszej linii w kontakcie z naszymi pasażerami, a ich zachowanie wpływa na obraz całego przedsiębiorstwa. Dokładamy wszelkich starań, aby nasi kierowcy i motorniczowie, byli gruntnie przeszkoleni na wypadek zachowania się w różnych sytuacjach oraz w kontaktach z wszystkimi grupami społecznymi.

6 listopada 2017 r. na kursie dla kandydatów na motorniczych Anna Okońska-Walkowicz, doradca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Polityki Senioralnej starała się uwrażliwić przyszłych motorniczych na sprawy osób starszych.

Uczestnicy szkolenia dowiedzieli się jakie potrzeby, ograniczenia i możliwości mają osoby starsze i na co należy zwrócić szczególną uwagę podczas obsługi tej grupy pasażerów, aby ich podróż była bezpieczna i komfortowa.

W Krakowie 26% mieszkańców stałych to osoby powyżej 60 roku życia, a liczba ta z roku na rok rośnie. Seniorzy coraz częściej zainteresowani są udziałem w różnych formach kształcenia, a także uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych i integracyjnych. Transport publiczny jest często jedynym środkiem komunikacji, z którego osoby te mogą samodzielnie korzystać.

MPK S.A. czynnie uczestniczy w różnego rodzaju inicjatywach i projektach, które umożliwiają reali-

zacje założeń polityki senioralnej miasta. Są to m.in. warsztaty dla seniorów, na których można dowiedzieć się w jaki sposób korzystać z nowinek technicznych i udogodnień występujących w nowoczesnym pojazdach, a także jak bezpiecznie podróżować komunikacją miejską.

Dużym zainteresowaniem cieszył się Dzień Seniora zorganizowany na terenie Stacji Obsługi Tramwajów

w Podgórzu przez MPK S.A. w Krakowie. Można było m.in. zwiedzić zajezdnię tramwajową, poprowadzić samodzielnie tramwaj oraz skorzystać z wielu atrakcji i konkursów, które przygotowali organizatorzy.

Często nie zdajemy sobie sprawy, że z pozoru proste dla nas czynności jak np. wsiadanie

czy wysiadanie z pojazdu, osobie starszej mogą sprawić wiele problemów, dlatego MPK S.A. prowadzi nieustanne starania związane z wyposażeniem swoich pojazdów w różnego rodzaju udogodnienia dla osób starszych i niepełnosprawnych. Zdecydowana większość pojazdów wykonujących usługi przewozowe posiada niską podłogę. Szczególne udogodnienie dla osób korzystających z naszych przewozów stanowi system informacji pasażerskiej.

W autobusach i tramwajach wyznaczone są miejsca siedzące dla osób niepełnosprawnych, którymi często bywają osoby starsze.

Starsi pasażerowie mogą ponadto korzystać z atrakcyjnych cenowo biletów ulgowych, a po 70. roku życia mają przejazdy komunikacją zbiorową bezpłatne.



Podczas szkolenia Anna Okońska-Walkowicz mówiła o potrzebach osób starszych

Paweł Walasek

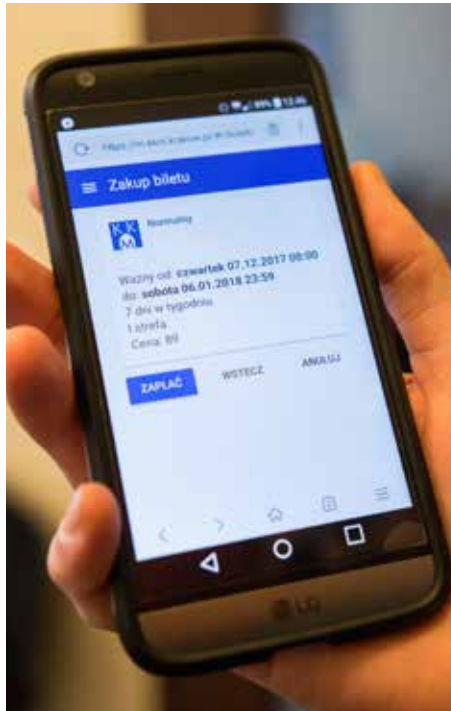
BILET OKRESOWY W SMARTFONIE

25 października 2017 roku w Sali Portretowej Urzędu Miasta Krakowa odbyła się publiczna prezentacja nowej usługi krakowskiego przewoźnika przeznaczonej do zakupu i obsługi imiennych biletów okresowych, dedykowanej na urządzenia mobilne, takie jak smartfon czy tablet. Od tego momentu wszystkie czynności związane z zakupem biletów okresowych można wykonać już bez wizyty w Punktach Sprzedaży Biletów czy automatach biletowych. Wystarczy do tego celu użyć laptopa lub smartfona z dostępem do sieci Internet. Bilet okresowy w Krakowie można co prawda kupić przez Internet już od roku 2012, ale za każdym razem po zakupie dodatkowo trzeba odwiedzić stacjonarny automat biletowy, aby zapisać go na plastikowej karcie KKM.

Od października 2017 roku wszystkie czynności związane z zakupem można wykonać bez wychodzenia z domu. Cały proces obsługi biletu składa się z kilku prostych kroków:

1. Rejestracja pasażera poprzez stronę <https://m.kkm.krakow.pl/#!/login>. Formularz rejestracyjny wymaga podania podstawowych danych osobowych i adresowych oraz dodania zdjęcia, pozwalającego na identyfikację posiadacza.
2. Potwierdzenie rejestracji kliknięciem w link aktywny, otrzymany na podany adres mailowy.
3. Zakup wybranego przez siebie biletu przez stronę m.KKM i opłacenie go.
4. Zalogowanie się na urządzeniu mobilnym na stronę m.KKM i powiązanie zakupnego biletu z tym urządzeniem. Od tej pory urządzenie mobilne wraz z – co ważne! – użytą do powiązania przeglądarką służy do prezentacji biletu.
5. Kontrola biletów, która polega na zalogowaniu się na urządzeniu mobilnym na stronę m.KKM i wygenerowaniu kodu sprawdzającego. Podczas tej czynności należy zapewnić sobie połączenie z siecią Internet.

Praktyka pokazuje, że całość procesu rejestracji i zakupu trwa nie dłużej niż kilka minut i można go wykonać nawet na przystanku, w oczekiwaniu na autobus. Ale przestrzegamy przed czekaniem z zakupem na moment



Bilet okresowy można zapisać w smarfonie

kontroli biletów w pojeździe. Zawsze może zdarzyć się opóźnienie np. w realizacji płatności.

Nasza usługa działa w modelu przeglądarkowym. Wybraliśmy go z uwagi na to, że dedykowana aplikacja wymagałaby dostosowania jej do wielu wersji systemów operacyjnych urządzeń mobilnych, a tym samym zaistniałaby potencjalna możliwość braku kompatybilności z częścią urządzeń znajdujących się w kieszeniach i torebkach naszych pasażerów.

Uwaga! Usługa jest niezależna od obecnie funkcjonujących kart plastikowych. Nie można kupić biletu przez stronę m.KKM i zapisać go na karcie plastikowej i odwrotnie.

Pierwszy miesiąc funkcjonowania aplikacji na rynku oraz wiele miesięcy wcześniejszych testów wykonanych przez zespół wdrożeniowy

pozwalają nam na sformułowanie kilku zaleceń dla Użytkowników, w celu zminimalizowania potencjalnych problemów z usługą:

- używaj nowych wersji popularnych przeglądarek internetowych (polecamy Chrome lub Mozillę)
- w przeglądarce zapisz jako „ulubioną” stronę z wpisanym na stałe adresem <https://m.kkm.krakow.pl/#!/login>. Z tej strony obsługuj swoje konto i bilet.
- aplikację obsługuj tylko w jednym, aktualnie otwartym oknie przeglądarki.
- miej zawsze naładowaną baterię i wolne klika megabajtów pakietu internetowego do wykorzystania, celem prezentacji biletu podczas kontroli.
- nie przekazuj swojego loginu innym osobom, nie prezentuj możliwości swojego biletu na smartfonach kolegów czy znajomych. Przypadkowe przypisanie biletu do innego urządzenia spowoduje, że utracisz możliwość przypisania biletu do urządzenia „rezerwowego”.
- jeśli to możliwe, nie czyść pamięci cache przeglądarki, której używasz do obsługi m.KKM.
- w przypadku jakichkolwiek problemów kontaktuj się z Infolinią MPK S.A. (tel. 12 19 150). To najszybszy i najpewniejszy sposób kontaktu.

Tomasz Bałabański

DARMOWA KOMUNIKACJA DLA RODZIN Z DZIECKIEM NIEPEŁNOSPRAWNYM

W grudniu 2016 r. minęło sześć lat od uruchomienia w Krakowie programu na rzecz rodzin wielodzietnych. Początkowo obejmował on rodziny z czwórką lub więcej dzieci, a następnie został rozszerzony na rodziny z trójką dzieci.

Obecnie na wzór programu Krakowska Karta Rodzinna 3+ został przygotowany dla tych rodzin nowy program – Kraków dla rodziny „N”. Beneficjenci programu otrzymywać będą Krakowską Kartę Rodziny z Niepełnosprawnym Dzieckiem, zintegrowaną z Krakowską Kartą Miejską.

Program Kraków dla Rodziny „N” ma być elementem włączania środowiska osób z niepełnosprawnością w główny nurt życia społecznego. Ale nie tylko ich. Z nowego programu będzie mogło skorzystać ok. 5,5 tys. rodzin (7 444 dzieci niepełnosprawnych). Programem zostanie objętych także blisko 3 tysiące dzieci zdrowych, które wychowują się razem z niepełnosprawnym rodzeństwem.

Wszyscy członkowie rodziny, w której jest dziecko z niepełnosprawnością, otrzymują specjalną kartę. Ta uprawnia ich do darmowego korzystania z komunikacji miejskiej oraz zakupu biletów do ponad 40 miejsc i instytucji kulturalno-sportowo-rozrywkowych w niższej cenie. Dziś na liście widnieją takie instytucje, jak teatr Bagatela czy Krakowski Teatr Variété, MOCAK, Muzeum Inżynierii Miejskiej, Basen KS „Wanda”, stadion Cracovii, Centrum Wspinaczkowe „Forteca” czy Miejski Park i Ogród Zoologiczny. Zniżki oferują także kliniki stomatologiczne i przychodnie lekarskie. Taniej będzie można nawet zrobić zakupy – taką opcję oferuje Handlowa Spółdzielnia „Jubilat”. Z ulg skorzystają nie tylko osoby z niepełnosprawnością, ale także ich rodzice i rodzeństwo. Do użycia karty nie jest wymagana fizyczna obecność osoby niepełnosprawnej (beneficjent karty, kiedy z niej korzysta, nie musi być opiekunem niepełnosprawnego).

Program pod nazwą Kraków dla Rodziny „N” został wprowadzony uchwałą nr LXXIII/1763/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 31 maja 2017 r. Jest elementem polityki społecznej Gminy Miejskiej Kraków i ma na celu wspieranie rodzin z dzieckiem niepełnosprawnym. Potwier-

dzeniem przysługujących w ramach programu zniżek, ulg, preferencji i uprawnień jest ważna Krakowska Karta Rodziny z Niepełnosprawnym Dzieckiem, wydawana w formie spersonalizowanej karty identyfikacyjnej.

Do korzystania z programu uprawnione są:

- rodziny z niepełnosprawnym dzieckiem zamieszkałe na terenie Gminy Miejskiej Kraków,
- placówki opiekuńczo-wychowawcze typu rodzinnego prowadzone przez Gminę Miejską Kraków lub na jej zlecenie.

Krakowską Kartę Rodziny z Niepełnosprawnym Dzieckiem otrzymują:

- niepełnosprawne dziecko do ukończenia 25. roku życia, posiadające odpowiednio aktualne orzeczenie o niepełnosprawności lub aktualne orzeczenie o umiarkowanym lub znacznym stopniu niepełnosprawności,
- rodzeństwo dziecka niepełnosprawnego do ukończenia 18. roku życia lub do ukończenia 24. roku życia w przypadku, gdy uczy się w szkole lub studiuje w szkole wyższej,
- uprawnieni członkowie rodzin, w których wychowywane jest dziecko niepełnosprawne,
- uprawnione dzieci niepełnosprawne umieszczone w placówkach,
- opiekunowie placówek.

Krakowska Karta Rodziny z Niepełnosprawnym Dzieckiem wydawana jest lub termin jej ważności jest przedłużany bezpłatnie, po weryfikacji złożonego, kompletnego wniosku, na okres obowiązywania posiadanego przez niepełnosprawne dziecko orzeczenia o niepełnosprawności lub stopniu niepełnosprawności, nie dłużej jednak niż na okres 5 lat.

Krakowska Karta Rodziny z Niepełnosprawnym Dzieckiem upoważnia przede wszystkim do:

- 100 % ulgi w korzystaniu z komunikacji miejskiej w Krakowie,
- co najmniej 50 % zniżki w opłatach za bilety wstępu m.in. do miejskich teatrów, muzeów, Ogródo Zoologicznego w Krakowie oraz miejskich basenów,
- korzystania z katalogu oferty prywatnych podmiotów.

Anna Robak



MPK S.A. KUPUJE 78 NOWYCH AUTOBUSÓW

1 grudnia 2017 roku w siedzibie MPK S.A. w Krakowie zostały otwarte oferty na dostawę 78 nowych niskoemisyjnych autobusów, które krakowski przewoźnik chce zamówić w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Przetarg składał się z trzech zadań:

- dostawy 56 autobusów z silnikami Euro 6 o długości ok. 12 m,
- dostawy 12 autobusów przegubowych hybrydowych,
- dostawy 10 autobusów midi z silnikami Euro 6 o długości ok. 9 metrów.

Firma Autosan Sp. z o.o. złożyła ofertę na dostawę 10 autobusów midi. Kontrakt został wyceniony przez producenta na kwotę 8 440 000 zł netto. EvoBus sp. z o.o. złożyła ofertę na dostawę 56 autobusów Mercedes-Benz Citaro o długości 12 m o wartości 65 408 000 zł netto.

Na dostawę 12 autobusów hybrydowych wpłynęły dwie oferty. Złożyły je firmy Solaris Bus & Coach S.A. (cena oferty – 29 880 000 zł netto) oraz Volvo Bus Corporation (cena oferty – 24 948 000 zł netto).

Zanim zostaną wybrane najkorzystniejsze propozycje, wszystkie złożone oferty będą zweryfikowane i sprawdzone, czy są poprawne i czy spełniają wymagania, które postawił zamawiający. Warto pamiętać, że kryterium wyboru najlepszej oferty to nie tylko cena (60 proc.), ale także kryteria techniczne (30 proc.) i eksploatacyjne (10 proc.).

Od momentu podpisania umowy producenci będą mieć 7 miesięcy na dostarczenie autobusów 12-metrowych i hybrydowych oraz 6 miesięcy na dostawę autobusów midi. Nowe ekologiczne pojazdy będą wyposażone w klimatyzację, automat biletowy i nowoczesny system informacji pasażerskiej.

Zakup nowych autobusów będzie realizowany dzięki wsparciu środków unijnych, które pochodzą z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Jest on kontynuacją poprzedniego projektu, którego efektem był wcześniejszy zakup 107 nowych ekologicznych autobusów w latach 2016-2017.

Marek Gancarczyk

MPK S.A. WYBIERA OFERTĘ NA DOSTAWĘ 50 TRAMWAJÓW

10 listopada 2017 roku krakowski przewoźnik zgodnie z przepisami ustawy Prawo Zamówień Publicznych, zdecydował o wyborze drugiej w kolejności oferty na dostawę 50 tramwajów do Krakowa – konsorcjum Stadler Polska Sp. z o.o. i Solaris Bus&Coach S.A. (przetarg zakłada w pierwszym etapie dostawę 35 nowych tramwajów). Stało się tak, ponieważ PESA Bydgoszcz S.A. nie stawiła się na podpisanie umowy na dostawę 50 tramwajów o wartości blisko 430 mln zł w wyznaczonym terminie 10 listopada 2017 roku. Nie wniosła także wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania tej umowy pomimo tego, że wcześniej potwierdziła pisemnie zawarcie umowy kredytowej umożliwiającej wykorzystanie przyznanego środków na realizację tego zamówienia.

MPK S.A. w Krakowie na każdym etapie postępowania przetargowego na zakup 50 tramwajów podejmowało decyzje zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Podobnie było w przypadku decyzji z 10 listopada 2017 roku o wyborze oferty konsorcjum Stadler Polska Sp. z o.o. i Solaris Bus&Coach S.A.. Prawdopodobnie działania MPK S.A. w tym zakresie potwierdził jeden z największych autorytetów w Polsce w dziedzinie zamówień publicznych prof. dr hab. Ryszard Szostak, członek Rady Zamówień Publicznych. Ogłoszona 30 listopada 2017 roku decyzja firmy PESA Bydgoszcz S.A. o ostatecznej rezygnacji z kontraktu dla Krakowa oznacza, że Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie mogło kontynuować procedurę przetargową na zakup 50 nowych tramwajów dla mieszkańców Krakowa. Bezzwłocznie został złożony wniosek do Urzędu Zamówień Publicznych o przeprowadzenie kontroli uprzedniej procedury przetargowej na zakup tramwajów.

Przypomnijmy, że oferta konsorcjum firm Stadler Polska Sp. z o.o. i Solaris Bus&Coach S.A. zawierała cenę 7 270 127 zł netto za jeden wagon o nazwie Tramino Kraków.

Nowe tramwaje będą niskopodłogowe i będą mieć długość ponad 30 metrów. Zostaną wyposażone w klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej, monitoring, automaty biletowe, porty USB do ładowania smartfonów oraz system liczenia pasażerów. Dwa nowe tramwaje będą także wyposażone w innowacyjny system autonomicznej jazdy.

Marek Gancarczyk

SOLARIS DOSTARCZY 38 NOWYCH AUTOBUSÓW PRZEGUBOWYCH DO KRAKOWA



Briefing prasowy po podpisaniu umowy przed gabinetem prezydenta Krakowa

6 listopada 2017 r. zarząd MPK S.A. w Krakowie i przedstawiciele konsorcjum firm Solaris Bus & Coach S.A. i Millenium Leasing Sp. z o.o. w obecności prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego podpisali umowę na dostawę 38 nowych przegubowych autobusów w formie leasingu finansowego.

Zwycięskie konsorcjum za dostarczenie nowych autobusów zaproponowało kwotę ponad 75 mln zł brutto. Od momentu podpisania umowy producent będzie miał 7 miesięcy na realizację zamówienia do Krakowa. To oznacza, że krakowianie i turyści z nowych autobusów będą mogli korzystać już w czerwcu przyszłego roku.

Każdy z 38 nowych autobusów będzie wyposażony w silnik spełniający najwyższe europejskie normy ochrony środowiska Euro 6. Pojazdy będą posiadać klimatyzację, automat biletowy z możliwością zapłaty monetami i kartą, monitoring i nowoczesny system informacji pasażerskiej. W środku znajdują się także porty USB do ładowania smartfonów.

Jeszcze w 2017 roku MPK S.A. rozstrzygnęło przetargi na dostawę ponad 100 kolejnych autobusów, w tym 12 autobusów hybrydowych. Dzięki temu już w przyszłym roku z ulic Krakowa znikną wszystkie autobusy z silnikami poniżej normy Euro 5.

Marek Gancarczyk

TESTY AUTOBUSU HYBRYDOWEGO O DŁUGOŚCI 12,9 METRA W KRAKOWIE



Autobus hybrydowy na linii aglomeracyjnej

W październiku na ulicach Krakowa pojawił się na testach nowy typ autobusu – Solaris 12.9 Hybrid, którego celem jest sprawdzenie nowych rozwiązań technicznych w warunkach komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Jest to autobus hybrydowy o długości 12,9 metra wyposażony w zespół napędu hybrydowego Eaton i w silnik spalinowy Cummins o pojemności 6,7 litra. Wewnątrz autobusu umieszczonych jest 38 wysokich siedzeń pasażerskich, do których dostęp jest poprzez dwoje drzwi. Został on skierowany do obsługi linii podmiejskich na których występują zwiększone napełnienia, a jednocześnie oczekuje się wysokiego komfortu przejazdu, łatwej wymiany pasażerów i zachowania planowanego czasu przejazdu. Autobus posiada standardowy układ klimatyzacji i ogrzewania. Pierwszy okres testów potwierdził przydatność takiego typu pojazdów do obsługi linii podmiejskich i aglomeracyjnych, a zaproponowane w tym autobusie rozwiązania podnoszą standard obsługi komunikacyjnej pasażerów. W szczególności widoczna jest większa przestrzeń wnętrza autobusu oraz niska emisja hałasu będąca efektem zastosowania napędu hybrydowego. Kompletacja autobusu nie była przygotowy-

wana dla wymagań przyjętych w naszych pojazdach i dlatego widoczne są zewnętrzne różnice wyposażenia, jego rozmieszczenia czy kolorystyki, jednak nie wpływają one na obniżenie jego walorów użytkowych. Wydłużenie autobusu w stosunku do naszych pojazdów nie ograniczyło jego zdolności do manewrowania oraz dynamiki jazdy. W autobusie zastosowano podwójne szyby w oknach bez możliwości ich otwierania. Takie rozwiązanie wymusza konieczność ciągłej pracy urządzeń wentylacyjnych. Naszym sprawdzonym standardem w autobusach jest stosowanie naturalnej i wymuszonej wentylacji przestrzeni pasażerskiej, przy czym wentylacja naturalna najlepiej sprawdza się poprzez otwierane przesuwne okna i luki dachowe. Pasażerowie mają możliwość wyrażenia swojej opinii o autobusie poprzez dostępne w pojeździe ankiety i pozostawienie ich w zamontowanej skrzynce. Zebrane opinie pozwolą na głębszą ocenę przedmiotowego autobusu, jego rozwiązań technicznych i wykorzystanie ich przy tworzeniu wymagań technicznych przed kolejnymi zakupami autobusów.

Ryszard Wróbel

WARSZTATY E-BUS W KRAKOWIE JAK I GDZIE ŁADOWAĆ AUTOBUSY ELEKTRYCZNE?

9 listopada 2017 roku w Krakowie odbyły się kolejne warsztaty poświęcone programowi e-bus. Tym razem współorganizatorem spotkania było krakowskie MPK, natomiast honorowy patronat nad przedsięwzięciem objął prezydent miasta Krakowa, prof. Jacek Majchrowski. Zaproszonych gości przywitał wiceprezydent miasta Tadeusz Trzmieł oraz Członek Zarządu MPK S.A. w Krakowie Grzegorz Dyrkacz. W imieniu Polskiego Funduszu Rozwoju głos zabral dyrektor Włodzimierz Hrymniak.

W warsztatach wzięli udział przedstawiciele Polskiego Funduszu Rozwoju, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, przewoźnicy z wielu polskich miast, członkowie samorządów oraz organizatorów transportu. Liczne grono stanowili również przedstawiciele producentów autobusów elektrycznych oraz systemów ładowania baterii.

Tematem warsztatów była budowa i organizacja infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych. W trakcie spotkania dyskutowano nad kwestią doboru ładowarek i baterii do autobusów elektrycznych oraz nad metodą budowy rozkładu jazdy dla pojazdów elektrycznych. Krakowskie MPK podzieliło się swoimi doświadczeniami w zakresie eksploatacji autobusów elektrycznych i pantografowych stacji ładowania autobusów. Dodatkowo MPK S.A. w Krakowie w swojej prezentacji omówiło zakres działań formalnoprawnych jakie należy podjąć w celu wybudowania stanowiska ładowania pantografowego.

Dużym zainteresowaniem cieszyły się także referaty innych prelegentów. Firma Medcom przedstawiła parametry ładowarek i ich rodzaje oraz system zarządzania energią poprzez monitorowanie i zdalne sterowanie, Ekoenergetyka omówiła zarządzanie mocą poprzez matrycowy system ładowania, a także podzieliła się doświadczeniami w budowie stacji ładowania pantografowego autobusów elektrycznych w Krakowie. Firma Impact pokazała parametry baterii trakcyjnych i omówiła sposób ich doboru do autobusu elektrycznego, uzupełnieniem tych wiadomości był referat firmy BMZ The Innovation Group nie tylko o doborze baterii do autobusu elektrycznego dla danej linii, ale również bezpieczeństwo pożarowe baterii. Miejski Zakład Komunikacyjny z Zielonej Góry przedstawił możliwości uzupełniania energii elektrycznej w autobusach za pomocą fotowoltaiki.

Michał Markiewicz, który reprezentował Narodowe Centrum Badań i Rozwoju przedstawił stan zaawanso-



Warsztaty rozpoczął Tadeusz Trzmieł, Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

wania prac związanych z rządowym programem e-bus, czyli zakupem autobusów elektrycznych dla 28 miast, z którymi NCBiR podpisało Porozumienie, w tym także dla Krakowa. Krakowskie MPK chce w ramach tego programu zakupić kolejne 161 autobusów elektrycznych w tym 100 przegubowych i wybudować stacje ładowania.

Należy przypomnieć, że Kraków jako jedno z pierwszych miast w Polsce rozpoczęło obsługę linii komunikacyjnych autobusami elektrycznymi, a w 2014 roku uruchomiło pierwszą linię obsługiwaną wyłącznie przez pojazdy o napędzie elektrycznym. Tutaj powstało również pierwsze stanowisko do ładowania autobusów przez pantograf. Obecnie krakowskie MPK posiada najwięcej w Polsce, bo aż 26 szt. autobusów elektrycznych ładowanych poprzez pantograf i plug-in oraz może się poszczycić elektrycznym samochodem osobowym, który służy inspektorom nadzoru ruchu do wykonywania swoich obowiązków służbowych. Zbudowano dwa stanowiska ładowania pantografowego a sześć kolejnych jest w budowie.

Na zakończenie warsztatów krakowskie MPK zaprosiło uczestników warsztatów do stacji obsługi Wola Duchacka do zwiedzenia wybudowanego parkingu wraz z ładowarkami plug-in dla autobusów elektrycznych. Ostatnim punktem warsztatów był przejazd autobusami elektrycznymi na stanowisko ładowania pantografowego przy Galerii Kraków, gdzie pokazano i omówiono walory tego stanowiska. Warsztaty cieszyły się dużym zainteresowaniem uczestników, a spotkania w poszczególnych grupach tematycznych służyły poszerzeniu wiedzy i propagowaniu nowoczesnych rozwiązań.

Kazimierz Fudala, Danuta Walas

ELEKTRYCZNY RADIOWÓZ W KRAKOWSKIM MPK

1 listopada 2017 roku na krakowskie ulice wyjechał kolejny nowoczesny i ekologiczny nabytek MPK S.A. w postaci elektrycznego radiowozu marki Nissan Leaf. Samochód jest wykorzystywany przez inspektorów nadzoru ruchu m.in. do działań we współpracy ze służbami miejskimi takimi jak straż miejska, policja czy do profilaktycznych kontroli radarowych. Tak jak hybrydowe Toyoty Auris, został wyposażony w nowoczesny osprzęt w postaci: wideo-rejestratora zapisującego obraz z dwóch kamer FHD (przód + tył) na dysku SSD o pojemności 2 TB, oraz świateł ostrzegawczych barwy żółtej renomowanego brytyjskiego producenta wykonanych w technologii led zabudowanych w przedni pas oraz na dachu pojazdu.

Samochód wyposażony jest w następujące rozwiązania wpływające na komfort prowadzenia: klimatyzacja, elektryczna regulacja szyb i podgrzewanych lusterek, wspomaganie kierownicy, czujniki cofania z sygnalizacją dźwiękową oraz energooszczędne opony renomowanego producenta o bardzo niskich oporach toczenia i poziomie hałasu, co ma duże znaczenie przy zastosowanym rodzaju napędu.

Do napędu nissana służy synchroniczny zmiennoprądowy silnik elektryczny o max. mocy wynoszącej 109 KM. Wartość ta przy zastosowaniu tradycyjnego silnika spalinowego nie robiłaby na nikim wrażenia, ale we wspomnianym elektrycznym „sercu” Leaf-a jest zdecydowanie inaczej. Zawdzięczamy to faktowi iż max. moment obrotowy rzędu 254 Nm jest dostępny w przedziale 0-3000 obr/min. a wartość max. obrotów silnika wynosi 10500. Te wartości czynią z Nissana ważącego ponad 1,5 tony niedoścignionego miejskiego sprintera, przynajmniej podczas przyspieszania do prędkości rzędu 50-60 km/h. Napęd przenoszony jest za pośrednictwem automatycznej skrzyni biegów na przednie koła.

Energia magazynowana jest w wydajnym akumulatorze litowo-jonowym o pojemności 30 kWh. Akumulator ładowany jest na trzy sposoby.

Ładowarka pokładowa o mocy 2,2kW podłączana jest do tradycyjnej sieci domowej o napięciu 230V i ładowanie od 0-100% zajmuje ok 15h. Pomimo długiego czasu ładowania jest to „najzdrowszy” sposób ładowania, biorąc za regułę fakt iż ładowanie niskim natężeniem prądu w dłuższej jednostce czasowej przedłuża znacząco sprawność akumulatora.

Ładowarka tzw. garażowa o mocy 6,6 kW i napięciu zasilania 230V znajduje się w miejscu stacjonowania elektrycznego radiowozu. w zajezdni Wola Duchacka. Ładowanie pośrednie od 0-100% zajmuje już tylko ok 5-6 h. i wykorzystywane jest w momencie potrzeby szybszego przygotowania samochodu do eksploatacji.

Ładowarki szybkie o mocy 50kW i napięciu zasilania 400V potrzebują

już tylko ok. 30 min do naładowania akumulatora od 0-80% i są bezpłatnie dostępne na terenie miasta Krakowa.

Teoretyczny zasięg samochodu wg producenta wynosi do 250 km. W praktyce jest on bardzo mocno powiązany z temperaturą zewnętrzną, wilgotnością powietrza, użytymi odbiornikami prądu oraz techniką jazdy i wynosi w naszym specyficznym pod względem ruchu ulicznego mieście w granicach 150-180 km.

Fakt bardzo dobrego wyciszenia wymusił na producencie zastosowanie systemu imitującego na zewnątrz odgłos przypominający tradycyjny silnik spalinowy i poddyktowany był względem bezpieczeństwa dla pieszych poruszających się w pobliżu samochodu.

Samochód biorąc pod uwagę że nie emituje do atmosfery żadnych szkodliwych substancji w połączeniu z niskimi kwotami za przeglądy w ASO i długim okresem gwarancji producenta, jest przyjazny nie tylko dla środowiska naturalnego ale i dla portfela właściciela.



Elektryczny radiowóz MPK S.A. w Krakowie

Maciej Machniewicz

NOWE BUSPASY W KRAKOWIE

Kraków jeszcze w latach 90-tych ubiegłego wieku wprowadził priorytety dla transportu publicznego w postaci wydzielonych pasów autobusowych. Byliśmy pionierami w tym zakresie i do dziś pozostajemy wzorem do naśladowania dla innych miast. Sieć, bo nie są już to tylko wydzielone odcinki, jest największą w Polsce i przez kilka ostatnich lat nie doczekała się tak znaczącej rozbudowy jak w tym roku.

Nareszcie na kilku podstawowych odcinkach sieci drogowej zostały wydzielone kolejne kilometry buspasów. To jaki mają one wpływ na płynność ruchu autobusów, na punktualność, na regularność, nie trzeba przekonywać nikogo kto porusza się środkami transportu zbiorowego. Kilka minut zaoszczędzone na ul. Czarnowiejskiej, Wielickiej i al. Focha przy codziennych dojazdach do pracy czy szkoły są kolejnym argumentem za tym, że tego typu rozwiązania należy promować i ciągle poszerzać tę sieć. O ile w przypadku ul. Czarnowiejskiej i al. Focha dodatkowy pas został wygospodarowany z szerokości ulicy i nie miał wpływu na ogra-



Jeden autobus może przewieźć tylu pasażerów co ponad 150 samochodów

niczenia dla transportu indywidualnego o tyle wydzielenie buspasa na ul. Wielickiej to po prostu zawężenie przekroju z trzech do dwóch pasów. Oczywiście jak zawsze w takich sytuacjach pojawiają się emocje, bo dla czego komuś coś się zabiera. Jednak rachunek zysków i strat jest niepodważalny. Wystarczy spojrzeć na zdjęcie ile miejsca zajmuje autobus, a ile samochody osobowe. Przypominałem to rok temu opisując jak pożyteczne są separtatory na ul. Kalwaryjskiej. Proszę zauważyć, że w jednym autobusie jest więcej pasażerów niż na trzech pasach ruchu w samochodach osobowych na długości kilkuset metrów. Jeśli dodać do tego częstotliwość kursowania autobusów to ilość osób przewożonych komunikacją zbiorową jest wielokrotnie większa niż w osobówkach.

Takie rozwiązania przez kierowców komunikacji indywidualnej zawsze będą uważane za złe, bo wydaje się, że jeśli poszerzy się ulicę o kolejny pas to ruch się uptyjni... Niestety nic bardziej mylnego. Wszystkie doświadczenia



Buspas na al. Focha

wskazują, że sprawna komunikacja zbiorowa to podstawa układu transportowego miasta. Ilość samochodów ciągle rośnie, w Krakowie jak i w innych dużych miastach Polski jest znacznie ponad 500 samochodów na 1000 mieszkańców. To są wskaźniki wyższe niż w wielu miastach Europy o podobnej wielkości. Nie będzie w mieście nigdy miejsca dla wszystkich chcących poruszać się samochodami osobowymi... po prostu się one nie zmieszczą.

Jeśli mamy do wyboru stać w korku we własnym samochodzie lub na stojąco w autobusie to wiadomo gdzie jest wygodniej, jednak jeśli autobusem jedziemy



Buspas na ul. Czarnowiejskiej

szybciej to jest to silny argument przy podejmowaniu decyzji czym jechać... A jeśli ma być szybciej to najlepszym rozwiązaniem są buspasy.

Czekamy na kolejne...

Adrian Obuchowicz

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE – ETAP II

9 listopada 2017 r. Zarząd Województwa Małopolskiego, Uchwałą nr 1821/17 podjął decyzję w sprawie wyboru do dofinansowania projektu pn. „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów w celu obsługi komunikacji zbiorowej aglomeracji krakowskiej – Kontynuacja”, który ma być realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski – zit. Uchwała zakończyła proces oceny wniosku o dofinansowanie, który został złożony przez MPK S.A w Krakowie w dniu 17 października 2017 r. Należy podkreślić, że ocena dokumentacji aplikacyjnej przebiegła niezwykle sprawnie i Spółce udało się jeszcze pozyskać środki na zakup niskoemisyjnych autobusów Euro 6 i pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla, co w tej perspektywie finansowej nie będzie już możliwe.

Projekt ten, potocznie w MPK nazywany „ZIT-2” to już drugie przedsięwzięcie realizowane przez MPK w RPO WM 2014-2020. W latach 2016-2017 w projekcie „ZIT-1” udało się nabyć 107 autobusów (60 szt. 12 m Euro 6, 15 szt. midi Euro 6, 12 szt. 18. Hybrydowych, 17 szt. 12 m elektrycznych i 3 szt. 18 m elektrycznych). W 2018 roku z udziałem środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ZIT-2) ma zostać zakupionych kolejnych 78 pojazdów, w tym 56 autobusów standardowych o długości 12 m, 10 autobusów midi o długości do 9 m, oraz 12 autobusów hybrydowych przegubowych o długości 18 m. Łączna wartość środków UE pozyskanych na zakup autobusów w obu projektach wynosi 177,22 mln zł.

Przypomnijmy skąd wzięta się potoczna nazwa projektów ZIT-1 i ZIT-2. Otóż w obecnej perspektywie finansowej 2014-2020, w uzgodnieniu z Komisją Europejską, została zaproponowana nowa forma współpracy i finansowania przedsięwzięć, tzw. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. Wszystkie działania podejmowane w ramach ZIT, co do zasady mają być ukierunkowane na zrównoważony rozwój obszarów miejskich (funkcjonalnych) a nie samych miast. Dla potrzeb realizacji ZIT w każdym z 16 programów regionalnych (RPO dla poszczególnych województw) oraz pośrednio w ramach programów krajowych (Programu Infrastruktura i Środowisko – POIiŚ oraz Programu Polska Wschodnia – POPW) wydzielona została specjalnie alokacja środków UE.

ZIT realizowane są obligatoryjnie na terenie miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, stanowiących najważniejsze ośrodki miejskie w kraju, a także na terenie miast o charakterze regionalnym/subregionalnym i obszarów z nimi

funkcjonalnie powiązanych. Takie podejście ma na celu realizację przedsięwzięć, które są ze sobą powiązane i pozwolą na rozwój w wymiarze regionalnym a nie tylko lokalnym.

Głównym źródłem finansowania ZIT w Polsce jest 16 RPO, w ramach których na realizację ZIT przeznaczonych zostało prawie 3,8 mld euro. Razem z krajowymi programami operacyjnymi (POIiŚ i POPW – przewiduje się wsparcie tzw. projektów komplementarnych do projektów wspieranych z RPO) na realizację Strategii ZIT przeznaczona jest łącznie kwota ok. 6,2 mld euro.

ZIT wspierają m.in. projekty z zakresu: rozwoju zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny; poprawy stanu środowiska przyrodniczego; efektywności energetycznej oraz promowania strategii niskoemisyjnych; wzmacniania badań, rozwoju technologicznego oraz innowacji.

Krakowski Obszar Funkcjonalny, którego dotyczy wsparcie w ramach ZIT obejmuje miasto wojewódzkie Kraków oraz 14 gmin: Michałowice, Zielonki, Wielka Wieś, Zabierzów, Liszki, Czernichów, Skawina, Mogilany, Świątniki Górne, Wieliczka, Biskupice, Niepołomice, Igołomia-Wawrzeńczyce oraz Kocmyrzów-Luborzyca. Samorządy zawiązały partnerstwo – Stowarzyszenie Metropolia Krakowska i przygotowały wspólną Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Strategia ZIT określa kierunki rozwoju obszaru funkcjonalnego i zawiera najważniejsze cele i przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w najbliższych latach. Do tych przedsięwzięć należą trzy projekty realizowane przez MPK w tzw. trybie pozakonkursowych, wspomniane wcześniej inwestycje autobusowe:

- Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów oraz stacjonarnych automatów KKM do sprzedaży biletów, w celu obsługi linii aglomeracyjnych (RPO WM 2014-2020),
- „Zakup niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów w celu obsługi komunikacji zbiorowej aglomeracji krakowskiej – Kontynuacja” (RPO WM 2014-2020), oraz jeden projekt komplementarny – tramwajowy, pn.:
- Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie – część I (POIiŚ 2014-2020, 35 szt. wagonów, 124,86 mln środków UE).

Magdalena Drobniaak-Salitra

TADEUSZ PILARSKI W DZIEWIĘCDZIESIĄTĄ PIĄTĄ ROCZNICĘ URODZIN

Tadeusz pozostał wśród nas takim, jakim znaleźliśmy Go wszyscy – żarliwym pasjonatem, który ukochał nade wszystko kajak i tramwaj. Dwa tak odmienne środki lokomocji. Im podporządkował swe życie prywatne i zawodowe. Bez reszty. Do ostatnich swych dni.¹

Tadeusza Pilarskiego poznałem na początku lat siedemdziesiątych XX w. podczas Międzynarodowego Spływu Kajakowego na Dunajcu. Kierując Sekcją Kajakową Ogniska TKKF Gazownik przy Instytucie Nafty i Gazu w Krakowie, spotykałem go w biurze Okręgowego Związku Kajakowego w Krakowie. Cechowała go łatwość nawiązywania kontaktu, wielka kultura bycia, imponująca wiedza i znajomość spływowych problemów. Pasjonował się sprawami związanymi z historią, dniem dzisiejszym i rozwojem komunikacji miejskiej.

Tadeusz Pilarski był pracownikiem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie od 1941 roku. Pracował na stanowisku konduktora, motorniczego, instruktora szkoleniowego, instruktora technicznego. Od 1954 roku kierował Działem Ruchu, a później, aż do momentu przejścia na emeryturę w roku 1982, Działem Studiów i Eksploatacji Ruchu. Cieszył się powszechnie opinią wysokiej klasy fachowca. Był zaprzysiężonym biegłym sądowym ds. ruchu tramwajowego, urzędzeń tramwajowych, przepisów o ruchu kolei elektrycznych i personelu tramwajowego. Współpracował z Zakładem Komunikacji Miejskiej w Instytucie Gospodarki Komunalnej w Warszawie. Był członkiem Podkomisji Komunikacyjnej Rady Narodowej w Krakowie, Prezydium Kolegium Doradczego Wydziału Komunikacyjnego tej Rady oraz stałym członkiem Komisji Techniki Ruchu Ministerstwa Gospodarki Terytorialnej i Ochrony Środowiska. Uczestniczył w zjazdach komunikacyjnych i konferencjach naukowo-technicznych w kraju i zagranicą. Był autorem i współautorem szeregu publikacji naukowych i referatów, wykładał

w Resortowym Ośrodku Doskonalenia Kadr Kierowniczych. Aktywność swą wykazywał też w Naczelnej Organizacji Technicznej. W latach 70-tych nawiązał więzi przyjaźni pomiędzy MPK w Krakowie i Zakładem Komunikacji Miejskiej w Norymberdze. Zainicjował współpracę naukowo techniczną pomiędzy obu zakładami. Niemal był jego wkład w porozumienie zawarte 2 X

1979 r. o stałej współpracy pomiędzy Krakowem i Norymbergą stanowiące składową część normalizacji stosunków między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Republiką Federalną Niemiec. *Prezydent Miasta Krakowa mgr inż. Edward Barszcz i Nadburmistrz Miasta Nürnberg dr Andreas Urschlechter opierając się na dotychczasowych kontaktach i doświadczeniach, postanowili rozwijać współpracę miast między innymi w dziedzinie gospodarki komunalnej z uwzględnieniem rozwiązań problemów komunikacji miejskiej, konserwacji i ochrony zabytków, nowoczesnego planowania miejskiego [...]. Zobowiązano się popierać takie formy wymia-*

*ny sportowej i turystyki, które mają na celu intensyfikację współpracy obu miast.*² Dzięki inicjatywie Tadeusza Pilarskiego Norymberga podarowała miastu Kraków tramwaje w zamian za wykonanie generalnego remontu jednego zabytkowego wagonu.

Podczas obchodów 100-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie powierzono mu kierowanie Komitetem Wykonawczym. Nie brakowało mu fantazji. Zorganizował uroczystości jubileuszowe 100-lecia na kilkaset osób, w *Komorze Warszawa* w kopalni soli w Wieliczce. Każdy z uczestników wychodząc zabierał tę część specjalnie zdobionej na jubileusz zastawy, z której korzystał.

Oprócz bogatego życia zawodowego Tadeusz Pilarski niemal całe życie żywo interesował się kajakarstwem. W dniu 29 maja 1946 r. został członkiem Polskiego Związku Kajakowego, wstępując do Sekcji Kajakowej Towarzystwa Sportowego Tramwaj przy MPK w Krakowie.



Tadeusz Pilarski (15 V 1922 – 11 IX 1984)

¹ Lesław Horecki, *TADEUSZ!*, Biuletyn turystyczny PZK. Kajak i My, 1984, s 6.

² Ramowe porozumienie o współpracy m. Krakowa i m. Nürnberg z dnia 2 X 1979 r.

wie. Po nawiązaniu kontaktów z działaczami Okręgowego Związku Kajakowego w Krakowie poświęcił się bez reszty odbudowie od podstaw zaplecza dla uprawiania turystyki kajakowej w Polsce. Przewodnicząc Sekcji Społecznej Sportu Kajakowego przy Wojewódzkim Komitecie Kultury Fizycznej w Krakowie, opracował koncepcję wyposażenia brzegów Wisły w infrastrukturę sportowo rekreacyjną, w obrębie ówczesnego Krakowa i w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Po odrodzeniu się Polskiego Związku Kajakowego w roku 1957 pełnił funkcję kapitana turystycznego, a w roku 1964 r. powo-

łano go na sędziego związkowego w kadrze sędziów turystycznych. Opracował programy szkoleń i stworzył system kształcenia kadry instruktorskiej Polskiego Towarzystwa Turystyczno Krajoznawczego i PZK. Kierował Centralnym Kursem Przewodników Turystyki Wodnej. Wiele serca wkładał w organizację międzynarodowych spływów Brdą, Sanem, na Mazurach i Po-

pradzie. Wraz z Marianem Plebańczykiem wystąpił do władz państwowych o przyznanie środków na budowę przystani wodnej przy ul. Księcia Józefa 24 a w Krakowie. Od premiera Józefa Cyrankiewicza wyjednali dotację ze środków Społecznego Funduszu Odbudowy Stolicy, która prawie w całości sfinansowała tę budowę. Przez całe lata był prezesem Okręgowego Związku Kajakowego w Krakowie i wiceprezesem PZK w Warszawie. Doprowadził do podpisania porozumienia o wzajemnym uznawaniu stopni instruktora PZK i przewodnika PTTK. Był członkiem Zespołu Krajowej Rady Turystyki, Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki oraz członkiem Prezydium Polskiej Federacji Campingu.

Pracował również nad upowszechnianiem turystyki kajakowej na międzynarodowej płaszczyźnie. Pod koniec lat 50-tych nawiązał bliskie więzy przyjaźni z kajakarzami z Niemieckiej Republiki Demokratycznej, a później z Republiki Federalnej Niemiec. Dzięki jego kontaktom liczne rzesze turystów z NRD i Europy Zachodniej uczestniczyły w międzynarodowych spływach na Mazurach, Raduni, Popradzie, Sanie i Dunajcu, a polskie grupy kajakarzy uczestniczyły w licznych imprezach w NRD i w krajach Europy Zachodniej. Heinz A. Oehring pisał: *do międzynarodowej wymiany turystów kajakarzy z obu krajów, doszło praktycznie tylko dzięki Jego inicjatywie. Przyczyniła się ona do poprawy stosunków*

*między Polską i RFN, może w większym stopniu, niż wiele słów polityków.*³

Od roku 1962 uczestniczył w pracach Komisji Turystyki Międzynarodowej Federacji Kajakowej

Touring Committee International Canoe Federation. Jego staraniem została ustanowiona prestiżowa Międzynarodowa Odznaka Turystyczna ICF. W roku 1982 został wybrany Prezydentem TC ICF i z właściwą sobie energią realizował nowe pomysły. Był Instruktorem PZK stopnia związkowego, Przewodnikiem Turystyki Kajakowej PTTK I stopnia oraz sędzią kajakowym klasy międzynarodowej. Format

Prezesa sprawiał, że przy Nim można było być najwyższym drugim.⁴ Pilarskiego ceniono za pasję, charyzmę, umiejętność kierowania ludźmi i wpływania na nich, perfekcjonizm, fantazję i rozmach, śmiałość, konsekwencję w działaniu, zdolność do poświęceń, ale także do uśmiechu, żartów.⁵ Leszek Horodecki wspominał: *W Krakowie gościł Prezydent Komisji Tu-*

*rystyki ICF Dionizo Huerto z Hiszpanii. Chcieliśmy przyjąć go serdecznie po, staropolsku. Tadeusz chciał mu oddać honory jak głowie państwa. Wykorzystując swoje kontakty z „drogowką” uzyskał ośmiu milicjantów w galowych mundurach, którzy na motocyklach konwojowali samochód Pana Huerto z lotniska do hotelu.*⁶ W pracy na forum międzynarodowym pomagała mu znajomość języka niemieckiego, czeskiego i chorwackiego.

Międzynarodowy Spływ Kajakowy na Dunajcu organizowany na trasie z Nowego Targu do Nowego Sącza był oczkiem w głowie Tadeusza Pilarskiego.⁷ Od roku 1947 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie było sponsorem strategicznym MSKnD. Spływ ten do roku 1958 był imprezą sportową, której towarzyszyła grupa turystów kajakarzy, którą kierował Tadeusz Pilarski zwany przez uczestników *firerkiem*. Początkowo w grupie turystycznej płynęło kilkanaście, później kilkadziesiąt osób, lecz już po roku 1953 frekwencja zaczęła gwałtownie rosnąć, i w latach siedemdziesiątych ilość kajakarzy przekroczyła dwa tysiące a łącznie z osoba-



Tadeusz Pilarski na Skoku Janosika w Przetomiu Dunajca. Fot. Jerzy Jan Czopek.

³ Heinz A. Oehring, członek TC ICF, Kanu Sport, Rok 1984, nr 20.

⁴ Eugeniusz Gutfrąński, Komandor spływu Wdą.

⁵ Krzysztof Książek, *Prezydent, prezes, komandor TADEUSZ*, Kajak i My, Kwartalnik kajakarzy. Turystyka, sport, rekreacja, ekologia, 1999, nr 2(49). S. 4.

⁶ Lesław Horecki, *TADEUSZ!*, Biuletyn turystyczny PZK. Kajak i My, 1984, s. 6.

⁷ Krystyna Czopek Jerzy Jan Czopek, *Zarys Dziejów Międzynarodowego Spływu Kajakowego na Dunajcu*. Magazyn kajakowy WIOSŁO, W kolejnych numerach, począwszy od nr 2 w 2015 r.

mi towarzyszącymi sięgała pięciu tysięcy. Zapewnienie uczestnikom aprowizacji, bezpieczeństwa na lądzie i wodzie, środków transportu, opieki medycznej, sędziów, weryfikatorów, pilotów grup zagranicznych, radiowców, ratowników WOPR itd. było poważnym logistycznym wyzwaniem. Nad wszystkim czuwał Komandor Tadeusz Pilarski z Komitetem Organizacyjnym, który przykładowo w roku 1967 liczył około 120 osób. Pokażną część tej grupy na różnych poziomach hierarchii rekrutowała się z pracowników MPK. Ścisłe współdziałano z władzami lokalnymi, Strażą Graniczną i Milicją Obywatelską. Łączność utrzymywano za pomocą krótkofalówek używanych przez wojsko.

W latach 60-tych Komitet Organizacyjny MSK nD w bazie danych uczestników posiadał prawie dziesięć tysięcy nazwisk. Rokrocznie do wszystkich, którzy choć raz uczestniczyli w sptywie wysyłano zaproszenia, a po sptywie wyniki wraz z zaproszeniem do uczestnictwa w kolejnej edycji. Tadeusz

Pilarski z żelazną konsekwencją wymagał by wszystko było związane na ostatni guzik, by wieść o sptywie, a później o jego wynikach dotarła do wszystkich na czas. Przebieg sptywu anonsowała, a później relacjonowała prasa, radio, Polska Kronika Filmowa i telewizja. W latach 60-tych i 70 -tych większość uczestników na sptyw przyjeżdżała koleją. Organizator zabezpieczał przewóz kajaków i bagaży. W latach 70-tych osiem, ośmiotonowych samochodów ciężarowych woziło bagaże ze stacji kolejowej w Nowym Targu na punkt startowy w parku miejskim, w czasie sptywu z biwaku na biwak, a po sptywie na dworzec kolejowy w Nowym Sączu. Wśród obsługi było wielu pracowników MPK. Od roku 1970 mobilne biuro sptywu urządzano w wielkim barakowozie użyczanym przez Wydział Remontów Torów MPK. Wóz Drzymały, był ciągnięty przez ogromny traktor z Krakowa do Nowego Targu i później z biwaku na biwak. Ciągnik ten szczególnie po większych opadach, często ratował z opresji autobusy i samochody ciężarowe, które grzęzły w błocie.

W roku 1975 MPK w Krakowie z okazji jubileuszu 100-lecia istnienia udostępniło uczestnikom sptywu autokary. Kursowały one z pól biwakowych wahadłowo, umożliwiając kajakarzom zwiedzenie Dębna Podhalańskiego, Szczawnicy, Niedzicy i Starego Sącza. Podczas zakończenia sptywu w Jazowsku koncertował zespół muzyczny krakowskiego MPK „Pantograf 102 N”. Dzie-

ki sponsorowi wycieczki autokarowe miały też miejsce w kolejnych latach. Niewątpliwą atrakcją był czerwony turystyczny „Jelcz” bez dachu, nazwany przez kajakarzy „wanną”, który pojawił się na sptywie kilkakrotnie. Radiofonizację na biwakach sptywu zabezpieczało MPK Kraków. Przez cały dzień Radiowęzeł Dunajec informował o ważnych wydarzeniach i był miejscem gdzie zagubieni mogli umówić się z przyjaciółmi.

Na Dunajcu w miejscach szczególnie niebezpiecznych dyżurowali ratownicy WOPR. Był także karawan, samochód ciężarowy, który zbierał rozbitków.

Szczególnym wyzwaniem dla organizatorów było zaopatrzenie w żywność, bo w czasach tych były trudności z zaopatrzeniem w podstawowe artykuły. Organizatorzy dokładali starań by na wszystkich biwakach były czynne stoiska żywnościowe z pieczywem i nabiałem. Bezpośrednio z samochodów ciężarowych, w zaimprovizowanych punktach sprzedaży można było zakupić



Kasowniki biletów tramwajowych na punkcie kontroli czasu. Fot. Jerzy Jan Czopek

wędliny, konserwy mięsne i rybne, które w sklepach pojawiały się tylko okazjonalnie. Artykułów spożywczych było na tyle, że mimo kolejek wszyscy wraz z ludnością miejscową, byli obsłużeni. Atrakcją były artykuły turystyczne trudno dostępne w sieci dystrybucyjnej Polski, sprzedawane tutaj z samochodów, niestety w niewielkich ilościach. Na wszystkich biwakach były też czynne stoiska poczty polskiej z datownikami okolicznościowymi, a na ostatnim biwaku w Jazowsku otwierano kasy Polskiej Kolei Państwowej. Przez całe lata MPK w Krakowie zabezpieczało sptyw od strony medycznej. W roku 1977 wodniacy po raz pierwszy mieli swój własny „szpital na kółkach” urządzony w autobusie przegubowym, świetnie wyposażony z fachowym personelem. Barwną postacią na sptywie był Mieczysław Adam Piątek kierowca ambulansu z zawodu mechanik, pracownik krakowskiego MPK, równocześnie prezes Związku Podhalan w Cichem, kierownik zespołu ludowego „Dolores”.

W 1982 roku, na licytacji w krakowskim MPK, zakupił autobus przegubowy. Po wyremontowaniu go woził nim po Polsce swój zespół na występy. Podczas MSK nD jego autobus z personelem medycznym MPK odpowiednio wyposażony pełnił rolę ambulansu sptywowego.

Organizatorzy sptywu wykorzystali tramwajowe kasowniki biletów do rejestracji czasu w punktowanych konkurencjach sptywowych. W okresie kryzysu gospo-

darczego i w stanie wojennym, gdy wiele firm wycofało się ze sponsoringu, krakowskie MPK mimo występujących trudności cały czas wspomagało prace komitetu organizacyjnego.

Dzięki inicjatywie Tadeusza wszyscy uczestnicy MSKnD korzystali ze zniżek kolejowych. Do rozkładu jazdy PKP na czas splotu wstawiono specjalny pociąg *Dunajec Ekspres* z taryfą pociągu osobowego, wyjeżdżający z Nowego Sącza, z bezpośrednimi wagonami do Warszawy, Wrocławia, Szczecina i Berlina. Tadeusz Pilarski otwarty na wszelkie nowinki, już w roku 1977, wykorzystując Odrę 1101, wdrożył program komputerowy wspomagający pracę zespołu sędziowskiego. Zmniejszyło to ilość sędziów z 60 do 23 i całkowicie wyeliminowało grupę weryfikatorów liczącą 40 osób.

W roku 1984 podczas uroczystego otwarcia XLIII MSKnD na stadionie Podhala w Nowym Targu zabrakło Komandora. Odczytano jego list, w którym pisał:

Gdy rozpoczęłem nadawanie kształtu i charakteru tej imprezie w roku 1947, – nigdy nie marzyłem i nie wierzyłem, że impreza osiągnie takie rozmiary, że stanie się wizytówką polskich imprez kajakowych, że będzie najstarszą, największą i najpiękniejszą spośród setek imprez organizowanych na Świecie.⁸

Tadeusz Pilarski zmarł 11 IX 1984 r. Spoczął na cmentarzu Rakowickim w Krakowie w kwaterze Q-1-21. Żegnały go rzesze wodniaków. Mowę pożegnalną wygłosił wieloletni sędzia główny MSKnD Władysław Palider z Nowego Targu. Kajakarze ufundowali na płytę nagrobną, emblemat z mosiądzu stylizowany na kształt odznaki MSKnD, z napisem *Tadeuszowi Kajakarze*. W latach 90-tych padł on łupem złomiarzy, hien cmentarnych. Krzysiek Książek zainicjował akcję rekonstrukcji emblematu, niestety mimo ogromnej determinacji brakło mu czasu. W piętnastą rocznicę śmierci, podczas LVIII MSKnD, na przystani flisackiej w Kątach, w czasie mszy polowej odsłonięto obelisk granitowy, upamiętniając wieloletniego komandora MSKnD.

W okresie, gdy Tadeusz Pilarski był komandorem MSKnD (od 1947 do 1984) w imprezie wzięło udział około 65 500 kajakarzy, w tym 4 600 obcokrajowców.

Tadeusz Pilarski urodził się 15 maja 1922 r. w Tarnowie. Ojciec jego był sędzią, sądu apelacyjnego w Krakowie. Wybuch wojny przerwał Tadeuszowi naukę w Liceum.

⁸ Tadeusz Pilarski, Przesłanie Komandora do uczestników XLIII MSKnD. Rękopis.

W sierpniu 1941 r. rozpoczął pracę w Miejskiej Kolei Elektrycznej w Krakowie na stanowisku konduktora. W lutym 1945 r. na własną prośbę wstąpił w szeregi Ludowego Wojska Polskiego. Służył kolejno w 2 Zapasowym Pułku Piechoty, 16 Kołobrzesckim Pułku Piechoty, 52 Pułku Ziemi Krakowskiej. Po uzyskaniu małej matury w Państwowym Liceum i Gimnazjum im. Jana III Sobieskiego w Krakowie, jako słuchacz medycyny na wydziale lekarskim

Uniwersytetu Jagiellońskiego, podjął ponownie pracę w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie gdzie pracował aż do emerytury w 1982 r. Z Krystyną Korman, żoną z pierwszego małżeństwa miał dwie córki Elżbietę i Ewę.

Za pracę zawodową i działalność społeczną otrzymał wiele odznaczeń. Najważniejsze z nich. Ordery: Za Побіду над Германиą, Za udział w walkach o Berlin. Medale: 40-lecia Polski Ludowej, W obronie morskich granic Polski Ludowej. Złote odznaki: Za pracę społeczną dla Miasta Krakowa, Za zasługi dla Województwa Nowo-

sądeckiego. Odznaki: 1000 lecia Państwa Polskiego, Zasłużonego pracownika MPK w Krakowie, 100 lecia komunikacji szynowej w Krakowie. Złotą Honorową Odznakę Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Za szczególne zasługi dla rozwoju polskiego kajakarstwa otrzymał medale: 50-Lecia PZK, 50-Lecia ICF, Za Zasługi dla Mediolanu, Za Sport – Federacji Związków Sportowych Jugostawii. Honorową Odznakę Przyjaciół Harcerstwa. Odznakę Zasłużonego działacza turystyki stopnia złotego, Zasłużonego działacza Kultury Fizycznej. Złotą Honorową Odznakę: Polskiego Związku Kajakowego, Polskiej Federacji Campingu, Polskiego Towarzystwa Turystyczno- Krajoznawczego, Federacji Kolejarz oraz Niemieckiego Związku Kajakowego. Odznaczony Plakietą Przyjaciół Dunajca. Był Członkiem Honorowym krakowskiego klubu kajakowego KKW 29.

Za osiągnięcia w pracy zawodowej i w organizacjach społecznych, Uchwałą Rady Państwa z dnia 1 października 1975 r. został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Krystyna Czopek

Jerzy Jan Czopek

Kontakt z autorami:

znczopek@cyf-kr.edu.pl; www.kryjucz.pl



Autokar turystyczny MPK na biwaku w Czorsztynie. Fot. Jerzy Jan Czopek

PIERWSZY TRAMWAJ ELEKTRYCZNY W KRAKOWIE

Leży przede mną fotografia ulicy Basztowej, zrobiona na początku lat pięćdziesiątych XX wieku – ujęcie od strony dworca. Dobrze widoczne są na niej szyny tramwaju wąskotorowego, biegnące nie środkiem ulicy, lecz z boku, od strony Plant. Torowisko jest mocno zdezelowane, szyny zapadające się w asfalcie co kilka metrów tworzą długie szczeliny. Zwraca uwagę rozstaw torów – zaledwie 900 mm. Było to konieczne, jeśli tramwaj miał się zmieścić pod Bramą Floriańską (podobny rozstaw miały tramwaje tylko w Linzu i Lizbonie, zaś na Górnym Śląsku rozstaw szyn był jeszcze węższy – 785 mm). Ruch samochodowy na tej ulicy, jednej z głównych w centrum miasta, jest minimalny. Na fotografii dostrzec można jedynie dwie ciężarówki stojące po przeciwnej stronie Plant oraz trzy konne wozy jadące po ulicy. Taki zachowałem w pamięci widok całego śródmieścia, gdzie wśród bardzo nielicznych pojazdów bezwzględnie królował tramwaj, a po niemal pustych ulicach bez przeszkód można było spacerować środkiem jezdni. Na Basztową tramwaj wjeżdżał od Dworca Głównego do Barbakanu, po czym skręcał w lewo, przejeżdżał pod Bramą Floriańską i dalej, na ulicy Floriańskiej, na Rynku i na Grodzkiej mógł już rozwinąć dość znaczną prędkość.

W moich najwcześniejszych wspomnieniach, sięgających pierwszych lat po II wojnie, niewielkie wagoniki dochodziły właśnie do okrągłego wieku jubileuszowego, zbliżając się do pięćdziesięciu lat. Prawdopodobnie nie nadążano z bieżącymi remontami, gdyż przed oczami mam charakterystyczne ubytki lakieru, pordzewiałe części metalowe i powyginane blachy nadwozia. Nierówne torowisko powodowało takie chybotanie wagonów w czasie jazdy, że wydawało się, iż lada moment wypadną z szyn. Drewno, z którego zbudowano karoserię, niemiłosiernie skrzypiało, a zakończone krążkiem pantografy toczące się po trakcji elektrycznej nierzadko z niej spadały. Mimo to, prawie wszystkie wagony dotrwały do momentu wycofania tramwajów ze śródmieścia, zaledwie cztery z trzydziestu trzeba było wcześniej wycofać z ruchu.

Cofnijmy się w ostatnie lata XIX wieku. W większości miast europejskich wciąż jeszcze kursują tramwaje konne, z coraz większym trudem nadążające za rosnącymi potrzebami mieszkańców. Rozwijają niedużą prędkość, zabierają niewielu pasażerów. Idea zastąpienia ich tramwajem elektrycznym pojawiła się już w latach siedemdziesiątych. Wykorzystanie w tym celu istniejących już torów było stosunkowo proste, wyzwaniem technicznym oraz inwestycyjnym była natomiast budowa

trakcji elektrycznych.

Pierwszy eksperymentalny tramwaj elektryczny skonstruował Werner Siemens w 1881 roku w Niemczech i uruchomił w Groß-Lichterfelde (obecnie dzielnica Berlina). W Szwajcarii nowość ta pojawiła się w 1888. W 1891 roku pierwsze linie tramwajowe uruchomiono w Halle (Saale). Do wybuchu I wojny światowej tramwaje zelektryfikowano już we wszystkich większych miastach europejskich.

Prześledzenie ich rozwoju na dzisiejszych ziemiach polskich ukazuje stopień zaawansowania technicznego zaborców. Wyraźnie najbardziej rozwinięte były pod tym względem Prusy. Pierwsze elektryczne wagony jeździły po ulicach Wrocławia już w 1893, następne pojawiły się w Bielsku i Elblągu (1895), Bydgoszczy i Gdańsku (1896), Szczecinie i Zgorzelcu (1897), na Górnym Śląsku, Legnicy, Poznaniu, Słubicach i Wałbrzychu (1898), oraz w Toruniu i Gorzowie Wielkopolskim i Grudziądzu (1899). Pod panowaniem rosyjskim powstały zaledwie dwie sieci: w Łodzi (1897) i w Warszawie, i to dopiero po 11 latach (1908). W zaborze austriackim ilość miast z elektryfikowanymi tramwajami też nie była imponująca. Trzeba jednak dodać, że i w samej Austrii ten środek transportu miejskiego pojawił się zaledwie w kilku miastach. Co ciekawe, pierwszą linię tramwajową oddano do użytku nie w Wiedniu, lecz w niewielkim miasteczku nad jeziorem Traunsee – w Gmunden (1894). Następny w kolejności był Lwów (1894), a po Wiedniu i Linzu tramwaj elektryczny jeździć zaczął dopiero w 1897 roku. Graz, Salzburg, Innsbruck i Klagenfurt otrzymały go jeszcze później. W Krakowie tramwaje elektryczne pojawiły się w roku 1901, a po dziesięciu latach również w Tarnowie.

Pierwsze kroki w celu zastąpienia krakowskiego tramwaju konnego elektrycznym poczyniono w 1895 roku. Ponad pięć lat trwały dyskusje nad rodzajem napędu (rozważano także wprowadzenie parowego lub gazowego), pojawił się też problemy z osiągnięciem porozumienia między Krakowską Spółką Tramwajową a gminą Kraków. Konieczne było uzyskanie koncesji na elektryfikację dotychczasowych linii tramwaju konnego od rządu austriackiego. Po pomyślnym rozwiązaniu wszystkich tych problemów niezwłocznie przystąpiono do montowania sieci trakcyjnych. Rozpoczęto też budowę nowej hali na terenie zajezdni przy ulicy św. Wawrzyńca oraz elektrowni, która miała produkować prąd dla tramwajów.

Wagony w liczbie siedemnastu zamówiono w 1900 roku w Pierwszym Galicyjskim Towarzystwie Akcyjnym

Budowy Maszyn i Wagonów w Sanoku. Zakupiony tabor przychodził z pewnymi opóźnieniami. 17 stycznia 1901 roku przystano zaledwie jeden wagon. Do połowy lutego dotarło sześć dalszych, reszta zaś dopiero na początku marca. Równocześnie przerabiano stare wagony tramwajów konnych, które miały oddać służyć za przyczepki. Pierwsze jazdy próbne odbyły się już 19 stycznia, a 6 marca ówczesne kroniki zanotowały, że naprzeciw Kościoła Mariackiego doszło do pierwszego wykolejenia, na szczęście bez ofiar. 13 marca specjalna komisja ministerialna dokonała ostatecznego przeglądu całej inwestycji i dopuściła tramwaj elektryczny do ruchu z pasażerami, a trzy dni później nowy środek transportu miejskiego oficjalnie oddano do użytku publicznego.

Wagony, jak na nasze przyzwyczajenia, były bardzo niewielkie. Ich długość – 6800 cm była przeszło dwukrotnie mniejsza od popularnych powojennych „N”-ek (10400 cm). Drewniane nadwozia osadzone były za pomocą czterech sprężyn śrubowych na stalowych podwoziach. Wózek podwozia wspierał się na dwóch zestawach kół o średnicy 800 mm, a każdy zestaw kół napędzany był silnikiem o mocy 13 kW, umieszczonym poprzecznie do osi (dla porównania: powojenne „N”-ki posiadały silniki o mocy ponad czterokrotnie większej – 60 kW.).

W tamtych czasach nadwozia mogły prezentować się imponująco. Pomiędzy przednim i tylnym wejściem było sześć prostokątnych okien. Na pomoście, bezpośrednio przy drzwiach, były jeszcze niewielkie dwa okna. Wagony posiadały dwie klasy podzielone ścianką z przesuwanymi drzwiami. Wzdłuż osi wagonu, pod ścianami bocznymi, rozmieszczono sześć miejsc siedzących pokrytych miękkim obiciem w pierwszej klasie, a dziesięć zrobionych z drewnianych klepek w drugiej. Na obu pomostach, pomiędzy ścianami bocznymi a wejściem do przedziałów, zamontowano dwa dodatkowe siedzenia. Wszystkie okucia wewnętrzne wykonano z brązu. W połączeniu z jasnym drewnem bukowym nadawał wnętrzu estetyczny wygląd. Pomosty wagonu były otwarte, toteż motorniczego chroniła przed deszczem, śniegiem i wiatrem jedynie ściana przednia, nieco załamana po bokach. Wejścia nieużywane w czasie jazdy zastawiano metalową kratą uniemożliwiającą wsiadanie i wysiadanie. Burty



pomiędzy przednimi a tylnymi drzwiami zdobita listwa na wysokości 2/5 dolnej części karoserii. Na dachu znajdowało się podwyższenie z małymi okienkami, które doświetlało wnętrze tramwaju. Podświetlany numer kierunkowy linii nie mieścił się na środku, lecz w prawym rogu dachu. Z uwagi na rozmiary pojazdu i wysokość przejścia pod Bramą Floriańską w środku dachu konieczne okazało się zlikwidowanie świetlików i obniżenie umocowania odbieraka prądu. W ten sposób powstały dwa niezależne świetliki, z których jeden – znajdujący się nad przedziałem drugiej klasy – był krótszy o 90 mm od świetlika nad klasą pierwszą. Odbierak prądu miał kształt cztero- i półmetrowego metalowego pręta zakończony krążkiem obracającym się po trakcji. Wagony przeznaczono dla 30



pasażerów, lecz często zabierały znacznie więcej osób. Podstawowym ich mankamentem były wysokie stopnie. Chcąc wejść do wagonu, należało wejść na dwa dosyć wysokie schodki, co bywało bardzo uciążliwe zwłaszcza dla osób starszych.

W 1902 roku Krakowska Spółka Tramwajowa zamówiła drugą serię wagonów w liczbie trzynastu. Wyglądem nieco odbiegały od swoich poprzedników. Na życzenie nabywcy zmieniono bowiem szereg detali, by poprawić warunki pracy obsługi i zwiększyć wygodę pasażerów. Przede wszystkim oba pomosty obniżono (o prawie 20 cm), więc do wejścia do tramwaju wystarczał tylko jeden stopień oraz wydłużono (o 20 cm), co zwiększyło ilość miejsca dla pasażerów. Wydłużono też nieco przestrzeń

pasażerską, likwidując niewielkie okienko przy drzwiach. Zastosowano nowy typ hamulców, natomiast samo oprzyrządowanie elektryczne pozostało niezmienione.

30 wagonów motorowych oraz 16 doczepnych (przerobionych z tramwaju konnego) tworzyło tabor bardzo rozwinięty jak na tamte czasy. Początkowo jeździł on po torach dwóch linii używanych wcześniej przez tramwaj konny. Pierwsza z nich prowadziła od Dworca Głównego do Mostu Podgórskiego, druga od Rynku Głównego do Parku Krakowskiego. Z wprowadzeniem tramwaju elektrycznego wybudowano dalsze trzy trasy. Dzisiaj, chodząc, a zwłaszcza przeciskając się przez zatłoczoną starówkę aż trudno sobie wyobrazić, że przed ponad stu laty tramwaje bez większych trudności przemieszczały się następującymi ulicami:

Linia 1: Dworzec Główny – Basztowa – Floriańska – Rynek Główny – Grodzka – św. Idziego – Stradomska – Krakowska – Plac Wolnica – Mostowa – Most Podgórski.

Linia 2: Rynek Główny – Szewska – Karmelicka – Królewska – Pomorska – Park Krakowski.

Linia 3: Rynek Główny – Mikołajska – Sienna – Mały Rynek – Sienna – Starowiślna – Dietla.

Linia 4: Rynek Główny – Szewska – Podwale – Piłsudskiego – 3 Maja – Park Jordana.

Linia 5: Dworzec Zwierzyniecki (dziś nieistniejący) – Zwierzyniecka – Wiślna – Rynek Główny – Sławkowska – Długa–Rogatka Wrocławska.

(Dla wyjaśnienia: Dworzec Zwierzyniecki mieścił się pomiędzy dzisiejszymi Alejami Krasińskiego i ulicą Syrokomli, zaś nieistniejąca już Rogatka Wrocławska przy obecnym placu targowym Nowego Kleparza).

W 1912 roku przystąpiono do budowy nowych linii, teraz już dla tramwajów szerokotorowych. Ponieważ część z nich pokrywała się z dotychczasowymi traktami wąskotorowymi, postanowiono zlikwidować dwie dotychczasowe linie i 7 grudnia 1912 wycofaną trójkę, a 16 stycznia 1913 roku – piątkę. Stosunkowo krótkie, bo zaledwie dziesięcioletnie istnienie tych dwóch linii spowodowało, że ich ikonografia jest śladowa. Linia wąskotorowej dwójki przetrwała do roku 1936, kiedy

zastąpił ją tramwaj szerokotorowy jadący od Cmentarza Rakowickiego do Łobzowa. Tylko jedyńka i czwórka dotrwały do okresu powojennego.

Wbrew głosom wielu sceptyków, tramwaj od początku cieszył się popularnością, a ilość korzystających z niego pasażerów ustawicznie rosła. Intensywna eksploatacja, nadkomplety pasażerów i nie zawsze równe torowiska sprawiły jednak, że już w połowie lat dwudziestych sprawność wielu wagonów pozostawiała dużo do życzenia, a pięć w ogóle nie nadawało się już do dalszego użycia.

1 lutego 1925 roku nowym dyrektorem Krakowskiej Spółki Tramwajowej został inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki. Wybitny profesjonalista, a przy tym osoba z pasją oddana swojej pracy, Polaczek poświęcił siedemnaście ostatnich lat swego życia inżynierii miejskiej, gazowni i krakowskiej komunikacji (zmarł w Auschwitz w 1942). Wdrożył wiele nowoczesnych rozwiązań technicznych w zakresie budowy nowych tras i taboru, a jedną z jego pierwszych decyzji było postanowienie o odbudowie całego taboru wąskotorowego. Zadanie to wymagało lat, a prace rozpoczęto w 1926 roku.

Większość karoserii nie nadawała się już do remontu, toteż wykorzystując oryginalne podwozia budowano na nich nowe. Postanowiono ujednoczyć je pod względem konstrukcyjnym, nadając im zarazem jednakowy wygląd. Zlikwidowano uciążliwe dwa stopnie w wagonach pierwszej serii, obniżając w nich pomosty na wzór wagonów z drugiej serii. Przebudowano świetliki dachowe, nadając im jednakowe wymiary. Zlikwidowano podział na klasy, rezygnując przy tym rozdzielających je, wewnętrznych drzwi. W większości nowych nadwozi na ścianie bocznej zamiast sześciu wąskich okienek zbudowano trzy szerokie (w kilku nowych karoseriach pozostał dawny układ). W miarę postępu prac zmieniano sposób rozwiązywania pewnych detali, takich jak kształt ścian czołowych, wysokość przedniego okna, wielkość wejścia itp. Powstało zatem kilka wariantów tego samego wagonu, niekiedy trudnych jednak do rozróżnienia. W 1934 roku wszystkie wagony odzyskały sprawność.

Wąskotorowe wagoniki przywrócone do ruchu w połowie lat trzydziestych eksploatowano w coraz trudniejszych warunkach, gdyż komunikacja miejsca nie nadążała na przyrostem liczby mieszkańców i ogromny tłok w wagonach powodował, że wielu pasażerów decydowało się na niebezpieczną jazdę na wszelkich występkach ścian, sprzęgach i zderzakach. Oddawano wprawdzie do użytku nowe linie tramwajowe i wydłużano już istniejące, ale dotyczyło to tylko tramwaju szerokotorowego. Wąskotorowe jeździły natomiast po starych trasach i tylko linię dwójki przedłużono z Parku Krakowskiego do Łobzowa. Rozwiązanie problemu obsłużenia wszystkich pasażerów w przypadku tego tramwaju było więc niemożliwe. Zbyt mała była liczba

wagonów, poza tym w wielu miejscach istniał tylko jeden tor, toteż ilość poruszającego się tam taboru musiało ograniczać. Delikatne, przeznaczone dla 30 pasażerów wagony, wskutek niewłaściwej eksploatacji ulegały szybkiej degradacji. Okres okupacji przyspieszył proces niszczenia. Nieremontowane i przeciążone tramwaje coraz częściej ulegały awariom, a liczne kolizje z innymi pojazdami na długo wyłączały wagony z ruchu.

Po wojnie warunki eksploatacji jeszcze się pogorszyły. Torowiska, prawie nie remontowane przez okres okupacji, znajdowały się w opłakanym stanie, a jeździły po nich tramwaje przepelnione do granic (patrz załączona fotografia). W pewnym momencie niezbyt kompetentni pracownicy MPK zdecydowali, że czwórka jeździć będzie z przyczepą, którą miał być inny, sprzęgnięty z nią tramwaj motorowy, co pozwoli na przewóz podwójnej liczby pasażerów. Chwaląc takie rozwiązanie podkreślano, że oszczędza ono tabor i zmniejsza zużycie prądu, lecz równocześnie powodowało szybsze zużycie silników. Ponieważ jednak i tak w planach była całkowita likwidacja tramwaju wąskotorowego, na niszczący tabor nie zwracano większej uwagi.

Proces wycofywania z ruchu jedyńki i czwórki odbywał się stopniowo, a połączono go z wyprowadzaniem ruchu tramwajowego z Rynku Głównego. Kiedy na ulicy Basztowej rozpoczęto kładzenie torów pod nowe tramwaje, trasę jedyńki skrócono o odcinek z Dworca Głównego do Barbakanu. Dwa miesiące później obcięto ją jeszcze bardziej, wyłączając z ruchu tramwajowego ulicę Floriańską. Wreszcie końcowy przystanek usytuowano na początku ulicy Grodzkiej, by tramwaj nie wjeżdżał już do Rynku. Skrócono także trasę czwórki, zmienioną parę miesięcy wcześniej na dwójkę. Rozpoczynający ją przystanek usytuowany był teraz u wylotu ulicy Szewskiej. 13 lutego 1953 ponad pięćdziesięcioletnie wagoniki wąskotorowe na zawsze zniknęły z ulic Krakowa.

Nie był to jednak koniec ich istnienia. 27 wagonów nadających się jeszcze do eksploatacji odsprzedano do Elbląga, Torunia, Grudziądza i Bydgoszczy. Ostatni zakończył służbę w 1970 roku.

Niestety, nie zachował się żaden z nich. Nie pozostała po nich także dokumentacja techniczna. Istnieje natomiast wiele fotografii oraz wspomnień tych, którzy nimi jeździli. Proszę uwierzyć, że była to jedyna w swoim rodzaju przyjemność: jazda na pomoście, wychylanie się przez balustradę, obserwowanie wolno przesuwających się domów i charakterystyczny odgłos dzwonka, którym motorniczy, nadeptując pedał w podłodze, ostrzegał licznych pieszych wędrujących środkiem ulicy po torach.

Krzysztof Meyer

JESIENNA EDYCJA ĆWICZEŃ SPORTOWO-POŻARNICZYCH ZAKŁADOWEJ OSP W MPK S.A. W KRAKOWIE



20 października 2017 na terenie Stacji Obsługi Autobusów Płaszów odbyły się jesienne ćwiczenia sportowo- pożarnicze dla jednostek Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w MPK S.A. w Krakowie. Tradycyjnie w ćwiczeniach uczestniczyli druhowie z sześciu stacji obsługi autobusowo-tramwajowych.

Tym razem ćwiczono w dwóch konkurencjach: bojuwce oraz gaszeniu ognia płonącego w dwóch pojemnikach, a o wyniku decydował łączny czas wykonania ćwiczeń.

W konkurencji gaszenia ognia startowali druhowie w składach dwuosobowych, gdzie ich zadaniem było gaszenie ognia przy użyciu gaśnic proszkowych. W drugiej konkurencji-bojuwce druhowie startowali tradycyjnie w składach ośmioosobowych.

W łącznej punktacji zwyciężyła Sekcja ze Stacji Obsługi i Remontów, drugie miejsce zajęła Sekcja ze Stacji Wola Duchacka, trzecie miejsce Sekcja ze Stacji Bieńczyce, dalsze miejsca w kolejności zajęli druhowie ze Stacji Podgórze, Nowa Huta i Płaszowa.



Sekcja ze Stacji Obsługi i Remontów startowała w składzie: Kazimierz Kącki – dowódca, Wojciech Wojsa, Jerzy Zieliński, Janusz Frankowski, Sławomir Gieras, Michał Frasik, Tomasz Kiepuszewski i Robert Krawczuk.

Ćwiczenia potwierdziły pożądaną gotowość i stopień wyszkolenia druhów oraz posiadanego sprzętu bojowego.

Zwycięzcy tradycyjnie otrzymali puchary Prezesa MPK S.A. i dyplomy które wręczył zwycięzcom za trzy pierwsze miejsca dyrektor ds. technicznych – Kazimierz Fudala. Jak zwykle druhowie otrzymali również upominki od naszych sponsorów – organizacji związkowych: NSZZ Solidarność, ZZPKM i ZZ Solidarność 80.

Sędziowanie zawodów prowadzili tym razem druhowie z Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie z JRG 4 przy ulicy Obrońców Modlina.

Władysław Żmuda

WYSTAWA ZNACZKÓW Z POJAZDAMI W MPK



W grudniu 2017 roku osoby, które przyszyły do budynku MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka 3 miały okazję zobaczyć niezwykłą wystawę znaczków pocztowych z pojazdami komunikacji miejskiej. Wykorzystywanie tramwajów, autobusów i wagonów metra na znaczkach zdarzało się rzadko. W budynku MPK S.A. można było zobaczyć m.in. znaczki tramwajów z Rosji i londyńskiego metra. Właścicielem kolekcji jest Pan Jerzy Duda, który udostępnił ją MPK S.A. bezpłatnie.

MG

TRAMWAJEM PO ZDROWIE

22 października 2017 roku na krakowskie tory wyjechał specjalny „tramwaj po zdrowie”, w którym Krakowski Komitet Zwalczania Raka prowadził akcję mającą na celu zachęcić podróżnych do badań profilaktycznych. Tramwaj rozpoczął kursowanie o godzinie 11:00 i jeździł po trasie linii numer 8 (Borek Fałęcki – Bronowice Małe). Następnie w godzinach 14:00 – 17:00 mogli do niego wsiąść pasażerowie linii numer 4 (Bronowice małe – kopiec Wandy).

W tramwaju poza przedstawicielami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie i Krakowskiego Komitetu Zwalczania Raka byli obecni również przedstawiciele innych fundacji i stowarzyszeń, które służą pomocą osobom dotkniętym chorobą nowotworową. Wśród obecnych były: Wyspy Szczęśliwe, Amazonki, Małopolskie Hospicjum dla Dzieci, Hospicjum św. Łazarza, fundacja „Podaruj życie” oraz fundacja prof. Juliana Aleksandrowicza.

Taka wspólna akcja różnych stowarzyszeń miała na celu promowanie badań profilaktycznych oraz informowanie pasażerów o koniecznych pierwszych krokach jakie powinni podjąć w sytuacji gdy mają jakieś podejrzenia co do stanu swojego zdrowia. Niezwykle istotne jest by chory wiedział na jaką pomoc może liczyć, by nie czuł się zagubiony i osamotniony.

Dodatkowo pasażerowie, który w pełni zgadzają się z koniecznością wykonywania badań profilaktycznych mogli na specjalnie przygotowanym plakacie, pod hasłem „POPIERAM PROFILAKTYKĘ”, pozostawić swój podpis, odcisku kciuka bądź napisać kilka słów pokazując jak ważne są takie badania.

Cała siedmiogodzinna akcja zakończyła się jednych, choć bardzo dosadnym stwierdzeniem: Jeśli choć jedna osoba weźmie sobie nasz apel do serca będziemy dumni.

Jerzy Maszewski

NOWA KSIĄŻKA O POJAZDACH

O to kolejna niespodzianka dla tych którzy interesują się taborem komunikacji miejskiej. Album „Historyczne pojazdy komunikacji miejskiej w Krakowie” jest dostępny od grudnia 2017 roku. Kraków to nie tylko miejsce zabytków stojących ale też tych jeżdżących na kołach. Zbiory, historia ich eksploatacji, pozyskania czy renowacji są naprawdę imponujące!

Redakcja

WIZYTA W MPK S.A.



Goście zwiedzili Stację Obsługi Tramwajów Podgórze

11 października przedstawiciele Rady Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej wybrali się z wizytą do Krakowa. Jednym z miejsc, które zwiedzili była Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze. Wcześniej jednak odbyło się spotkanie z przedstawicielami krakowskiego przewoźnika. Goście z prezydentem Kalisza na czele mieli okazję poznać dane dotyczące transportu miejskiego w aglomeracji Krakowskiej, w tym m.in. o planach zakupu autobusów elektrycznych.

W czasie wizyty w Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze mieli okazję zobaczyć m.in. nowoczesną myjnię, dyspozytornię zajezdniową oraz sprawdzić jak prowadzi się tramwaj.

Marek Gancarczyk

KOMUNIKACJA MIEJSKA 1 LISTOPADA

Dzień Wszystkich Świętych to dla MPK S.A. w Krakowie czas wzmożonej pracy i dużej mobilizacji.

Tradycyjnie już, nie tylko w dniu 1 listopada ale również w okresie poprzedzającym ten dzień uruchamiana jest specjalna komunikacja dedykowana przede wszystkim dla tych, którzy chcieli pojazdami komunikacji miejskiej dojechać w rejony cmentarzy. Podróże te dodatkowo realizowały uruchomione linie specjalne, których trasy w większości nie odbiegały od tras ubiegłorocznych chociaż wprowadzono pewne znaczące zmiany. Wśród 10 specjalnych linii tramwajowych odnotować należy pojawienie się nowej linii nr 80, która kursowała z Krowdrzy Górka do Salvatora przez nieczynną wcześniej relację od ul. Dunajewskiego w ul. Długą. Relacja ta, która dotychczas była zamknięta w związku z remontem ul. Basztowej, została wyjątkowo otwarta dla tramwajów, niestety tylko na 3 dni. Korekty trasy wymagała również linia 82 która zamiast przez remontowaną ul. Basztową skierowana została przez ul. Dominikańską.

W traktacji autobusowej, w trasach linii specjalnych dokonano nieco większych zmian. Nie pojawiły się już w tym roku linie 808, 853 i 869. Powstały się natomiast 4 nowe linie 807, 814, 820 oraz 888, a w kolejnych 4 liniach dokonano korekty trasy.

Linie specjalne rozpoczęły kursowanie już od weekendu 28 i 29 października. W tych dniach, z wyjątkiem linii 80 kursowały wszystkie pozostałe specjalne linie

tramwajowe oraz 2 linie autobusowe. Również w kolejnych dniach tj 30 i 31 października oraz 2 listopada uruchomionych zostało część linii specjalnych.

Prawdziwym jednak wyzwaniem dla naszej Spółki był dzień 1 listopada. W tym wyjątkowym dniu kursowały wszystkie linie specjalne tj. 10 linii tramwajowych oraz 21 linii autobusowych. Łącznie do obsługi tylko tych linii skierowano 77 pociągów tramwajowych oraz 127 autobusów które realizowały przydzielone zadania przewozowe dowożąc pasażerów do cmentarzy i między cmentarzami. To ogromna ilość taboru i jeśli dodamy do tego liczne wzmocnienia jakie miały miejsce na innych liniach, można sobie wyobrazić jaki ogrom pracy w tym dniu wykonała nasza Spółka. Ten znaczący wzrost pojazdów był widoczny i doceniany przez pasażerów.

Można zatem powiedzieć, że w okresie Wszystkich Świętych MPK w pełni zrealizowało swoje zadania. W realizacji tych zadań miało swój udział wielu pracowników, nie tylko prowadzący pojazdy lecz również pracownicy przygotowujący rozkłady jazdy, przygotowujący informację pasażerską, wszelkie zabezpieczenia ruchu, a także pracownicy sprawujący bezpośredni nadzór nad sprawną komunikacją. Docenimy ten wysiłek, a za rok znowu podejmiemy wezwanie.

Jan Mitis

CZY BIURO RZECZY ZNALEZIONYCH JEST POTRZEBNE?

Po wszelkich zmianach organizacyjno-prawnych biuro rzeczy znalezionych działa obecnie na mocy ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o rzeczach znalezionych (Dz.U.2015.397 z dnia 20 marca 2015 r.). Realizacja tego zadania wygląda następująco. Wszystkie rzeczy znalezione, a jest ich bardzo dużo (rocznie ok. 6 tys. z tendencją wzrostową) są zbierane przez prowadzących pojazdy, przekazywane dyspozytorom zajezdniowym, a następnie trafiają na ul. św. Wawrzyńca 13 gdzie są ewidencjonowane i czekają na odbiór przez właścicieli. Jeżeli ich wartość przekracza 100 zł, zgodnie z wolą ustawodawcy są odbierane przez starostę i przewożone na ul. Wielicką 28 A, tel. 12-616-57-13, natomiast dokumenty tożsamości (dowody osobiste, paszporty, itp.) przekazywane są do właściwego komisariatu policji. Pozostałe zostają w dyspozycji MPK. Na naszej stronie internetowej, za pomocą wyszukiwarki, można zorientować się gdzie dana rzecz się znajduje i następnie ją odebrać. Przedmioty, które nie są odbierane przez zapominalskich, raz do roku są sprzedawane w formie ogłoszonej licytacji. Licytacja zawsze jest poprzedzona właściwym ogłoszeniem na stronie internetowej. Rzeczy nie sprzedane są następnie utylizowane, zgodnie z przepisami o gospodarce odpadami. Trzeba zwolnić magazyny dla następnych znalezionych „perełek”. A co gubimy? Rzeczy różne, zwykłe, ciekawe. Ale każda z nich jest



Pasżerowie gubią klucze...



telefony...



a nawet kule

ważna dla zapominalskiego. W zimie najczęściej jest zgub związanych z tą porą roku: narty, kijki, buty sportowe, rękawiczki, czapki i szaliki. Wiosną pasażerowie gubią rowery, rolki, buty sportowe, odzież dla biegaczy, latem stroje kąpielowe, kapelusze słomkowe, okulary, aparaty. Jesienią natomiast mamy wysyp wielobarwnych parasoli. Zdarzają się zguby okazjonalne: telewizor (55 cali!), drabina, słubny welon. Również narzędzie – kuty miecz. Nawet trzy sędziowskie togi... Zdarzają się również znaleziska całkiem kuriozalne jak chociażby kule inwalidzkie – czyżby podróż komunikacją miejską okazała się lekarstwem na dolegliwości kończyn dolnych? Częstym znaleziskiem są także telefony. Wśród szukających swoich zgub pojawiają się też ciekawi ludzie jak np. znany podróżnik, który kiedyś pracował w Operze Śląskiej. Zostawił w pojeździe dwa słoiki śledzi, z zamiarem spożycia ich na kolację. Kiedy przyszedł w ich poszukiwaniu, wykonał parę arii operowych swoim pięknym barytonem. Tak też i pracownicy biura rzeczy znalezionych mają czasem darmowy dostęp do kultury i okazję do spotkań ciekawych osobistości. Ostatnio trafiają się także zgubione przez pasażerów psy.

Joanna Świt

KALENDARIUM



2017-10-02

W godz. 11:00-14:00 wyłączono komunikację tramwajową w ciągu do Bronowic i Bronowic Małych w związku koniecznością podjęcia awaryjnej naprawy torowiska.

11:05 motornicza tramwaju linii 24 odnalazła w pojeździe poszukiwanego niepełnosprawnego 17-latka. Zopiekowała się nim do czasu przyjazdu policji.

18:38 na ul. Wielickiej pod tramwaj linii 13 na czerwonym świetle weszła piesza. Zatrzymanie w ruchu trwało do 20:18.

2017-10-05

09:20 na ul. Wielickiej tramwaj linii 23 zderzył się z samochodem dostawczym, a w wyniku uderzenia dodatkowo wykoleił. Stwierdzono winę kierowcy samochodu – obcokrajowca, który dodatkowo nie posiadał aktualnego zezwolenia na pobyt i pracę w Polsce. Zatrzymanie w ruchu trwało do 11:25.

14:45 na skrzyżowaniu Dietla/Starowiślna doszło do uszkodzenia sieci trakcyjnej, w wyniku którego w dwóch przejeżdżających tramwajach połamały się odbieraki. Zatrzymanie w ruchu trwało do godz. 16:29.

2017-10-07

17:32 na ul. Majora nieznani sprawcy ostrzelali z wiatrówki autobus linii 105. Nikt nie został poszkodowany, wezwano policję która dokonała oględzin, zabezpieczono monitoring.

2017-10-09

14:02 kierowca linii 424 zastabł w czasie jazdy i uderzył w znak drogowy. Wezwano pogotowie ratunkowe, kierowca przewieziony został na szczegółowe badania na SOR.

2017-10-11

11:40 w tramwaju linii 19 na ul. Starowiślniej zastabł starszy mężczyzna. Pomimo akcji reanimacyjnej, mężczyzna zmarł. Po zakończeniu czynności ratowników medycznych, tramwaj odstawiono na ul. Dajwór do oględzin policji. Zatrzymanie w ruchu trwało do 13:21.

23:34 na przystanku Politechnika w tunelu ujęto grafciarza, który usiłował pomalować tramwaj linii 50. Sprawca przekazany został policji.

2017-10-13

07:12 na rondzie Mogiłskim doszło do wykolejenia tramwaju linii 72 na łuku do lewoskrętu z ul. Mogiłskiej w al. Powstania Warszawskiego. Dodatkowo w wyniku wykolejenia uszkodzeniu uległa kotyska pantografu. Stwierdzono winę infrastruktury, zatrzymanie w ruchu trwało do 08:28.

2017-10-20

18:00 na ul. Bohomolca przyczepa odpięta od samochodu dostawczego stoczyła się na przystanek pn. Kurzei, uszkadzając wiatę. Nie było osób poszkodowanych.

22:42 w tramwaju linii 22 nieznani sprawcy rozpylili

gaz. Pogotowie ratunkowe udzieliło pomocy pasażerowi oraz motorniczemu, którzy odnieśli obrażenia. W nocy odbyła się akcja „Bezpieczny Powrót”. Nałożono 31 mandatów karnych, udzielono 14 pouczeń, skierowano 4 wnioski do sądu. Kontrolerzy wystawili 15 wezwań do zapłaty i 17 opłat na miejscu.

2017-10-23

Na 1 dzień przed terminem przywrócono ruch tramwajowy do Kurdwanowa.

2017-10-27

18:09 na ul. Ćwiklińskiej mężczyzna przebiegający przez torowisko na czerwonym świetle został potrącony przez tramwaj linii 3. Bez widocznych obrażeń został przewieziony do szpitala, z którego następnie zbiegł.

2017-10-28

09:13 na terenie zajezdni Bieńczyce stwierdzono obecność rodziny dzików. Wezwano straż miejską.

2017-10-29

W godzinach 10:00-11:07 linia 134 skrócona była do Baby Jagi – dojazd do ZOO zablokowało powalone drzewo.

23:44 w tramwaju linii 22 doszło do bójki z kontrolerami biletów. Awanturnik rozbił szybę w wagonie. Zatrzymany przez policję.

2017-10-31

07:21 awaria torowiska (pęknięcie szyny z ruchomą wstawką) na ul. Krakowskiej. Zatrzymanie w ruchu trwało do 10:15.

2017-11-06

16:58 w wyniku wtargnięcia pieszej na przejście i gwałtownego hamowania autobusu linii 105, 5 pasażerów zostało poszkodowanych. Wezwano pogotowie ratunkowe i policję.

2017-11-16

W godzinach 07:03-10:14 wstrzymano ruch tramwajowy pomiędzy Bronowicami a Bronowicami Małymi ze względu na brak wysokiego napięcia i zadziałanie zabezpieczeń podstacji, spowodowane pęknięciami torowymi.

2017-11-17

W nocy odbyła się akcja „Bezpieczny Powrót”. Nałożono 5 mandatów karnych, udzielono 13 pouczeń, skierowano 1 wniosek do sądu. Kontrolerzy wystawili 40 wezwań do zapłaty i 14 opłat na miejscu.

2017-11-20

04:11 po raz pierwszy w tym sezonie zimowym skrócono trasę ze względu na śliską nawierzchnię. Autobusy linii 248 zawracały na przystanku Zelków Staw.

2017-11-23

Od 20:09 do północy wstrzymano ruch tramwajowy pomiędzy Bronowicami a Bronowicami Małymi – ponownie powodem był brak wysokiego napięcia.

2017-11-24

20:00 na stałe wyłączona została sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu św. Gertrudy/Stradomska. W kolejnych dniach zmieniono także relacje pierwszeństwa.

2017-11-27

4:23 na całym rondzie Czyżyńskim zabrakło napięcia w sieci trakcyjnej. Tramwaje zawracano na placu Centralnym, Dąbii i Wieczystej. Na wyłączone odcinki zorganizowano komunikację zastępczą autobusową. Zatrzymanie trwało do 14:56.

17:21 na ul. Krakowskiej nietrzeźwy pieszy wszedł w bok jadącego tramwaju linii 10. Przewieziony do szpitala. Ruch przywrócono o 17:55.

2017-12-01

17:50 na ul. Zakopiańskiej doszło do potrącenia piesze- go przez tramwaj linii 19. Mężczyzna w stanie ciężkim przewieziony został do szpitala, zaś tramwaj skierowa- no do badania komisyjnego. Zatrzymanie w ruchu notowa- no do 19:28.

2017-12-03

W godzinach popołudniowych odnotowano 30 zgłoszeń śliskich tras, z czego w 12 przypadkach skrócono trasy linii. Problemy z przejazdem dotyczyły zarówno aglomeracji (m.in. Lusina, Mogilany, Liszki, Jeziorzany, Marszowiec), jak i miasta (al. Kasy Oszczędności Miasta Krakowa, ul. Landaua, Soboniowice).

Radostaw Kołodziej

**Jelcz 021**Seria: *Krakowskie autobusy*

W 1967 roku rozpoczęto produkcję wersji przegubowego autobusu budowanej w oparciu o konstrukcję AP02, lecz nieco ze zmienionymi podzespołami, w tym tylnią oś pochodzącą od samochodu ciężarowego Żubr. Człon silnikowy pozostał prawie bez zmian, ale naczepa została skrócona i otrzymała nową wersję drugich drzwi. Zamiast dotychczasowych zastosowane zostały drzwi łamane, harmonijkowe o szerokości niemal 1,3 m, umożliwiające szybszą wymianę pasażerów. Wprowadzone do ruchu w 1967 roku autobusy zostały skierowane podobnie jak i wcześniejsza wersja do obsługi linii o największym obciążeniu, prowadzących do CA HiL: 132, 125, a w późniejszym okresie także 119 i 128. Pomimo wielu zalet, zwłaszcza dotyczących pojemności, Jelcze 021 nie były pozbawione wad. Krótka żywotność autobusów - charakterystyczna dla całej produkcji Jelcza na podwoziu RTO - była przyczyną ciągłych braków taboru. Pojazdy rzadko osiągały przebieg 100 tys. km i po trzech latach kierowane były do naprawy. Po kolejnych dwóch latach definitywnie kasowane je lub sprzedawano do innych przedsiębiorstw. Autobusy przegubowe Jelcz zniknęły z ulic Krakowa latem 1979 roku.

Wiele spośród eksploatowanych autobusów przegubowych po wycofaniu z ruchu liniowego znalazło inne zastosowanie. Większość taboru technicznego MPK było zbudowane w oparciu o takie właśnie pojazdy. Ich przebudowy polegającej w głównej mierze na odcięciu tylnego członu i zabudowy nowego wyposażenia za kabiną kierowcy podejmowały się specjalistyczne zakłady jak i warsztaty MPK. Na podwoziach dawnych Jelczy AP02 i 021 zbudowano samochody skrzyniowe, ruchome warsztaty mechaniczne lub warsztaty ogumienia.

Oryginalny egzemplarz autobusu przegubowego w wersji 021 został przebudowany w MPK w Krakowie na ruchomą przychodnię. Pojazd ze zmienionym wnętrzem, z zabudowanymi pokojami lekarskimi i szatnią wykorzystywany był stosunkowo krótko. Kolejna zmiana wnętrza pozwoliła wykorzystywać autobus przez kilka kolejnych lat jako pojazd wycieczkowy i ruchomy hotel. Ostatecznie w 1993 roku został odstawiony. Stojący w Płaszowie pojazd został przez nieznaną sprawców podpalony. Mimo całkowitego zniszczenia nadwozia podwozie wraz z drewnianą podłogą ocalało bez uszkodzeń. Pojazd, choć mocno zniszczony, przetrwał jako jedyny autobus tego typu w Polsce i po wielu latach starań i przygotowań został przywrócony do ruchu po trwającym ponad 7 lat remoncie. Do jego odbudowy wykorzystane zostały zachowane oryginalne elementy zakupione niegdyś od producenta oraz dwa nadwozia innych standardowych autobusów.

**Dane techniczne:****Producent:** Zakłady Samochodowe Jelcz**Lata budowy:** 1967-1979**Silnik:** Škoda (160KM)**Skrzynia biegów:** mechaniczna**Długość:** 15.880 mm**Szerokość:** 2.500 mm**Wysokość:** 2.980 mm**Masa:** 12.200 kg**Miejsc siedzących:** 36+1**Miejsc stojących:** 100**Solaris New Urbino 12 electric**Seria: *Krakowskie autobusy*

Od 9 sierpnia mieszkańcy Krakowa mogą korzystać z 20 niskopodłogowych autobusów elektrycznych, które zostały zakupione dzięki unijnym środkom w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020. Dostawa tych autobusów zamyka realizację pierwszej umowy podpisanej w kwietniu 2016 roku w ramach projektu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, na dostawę 107 nowoczesnych i przyjaznych dla środowiska autobusów

Wszystkie zamówione przez MPK S.A. pojazdy są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, automat biletowy (w którym za bilet będzie można zapłacić zarówno monetami, jak i kartą płatniczą), monitoring oraz nowoczesny system dynamicznej informacji pasażerskiej. Miła niespodzianka czeka na użytkowników urządzeń mobilnych korzystających z komunikacji miejskiej. Na pokładzie każdego z autobusów zamontowane zostały po cztery porty/ładowarki USB, dzięki którym będzie można uzupełnić baterie smartfonów lub tabletów.

Nowe Solarisy Urbino 12 electric są wyposażone w centralny silnik trakcyjny o mocy 160 kW i baterie typu Solaris High Energy o pojemności 160 kWh. Baterie autobusów mogą być ładowane na dwa sposoby: przez zamontowany na dachu pantograf lub podczas przebywania na terenie zajezdni przez złącze typu plug-in.

Oprócz zakupu autobusów elektrycznych MPK S.A. w Krakowie zainwestowało także w rozbudowę infrastruktury ładującej. Na zajezdni Wola Duchacka wybudowano stację na 28 stanowisk ładowania autobusów elektrycznych typu plug-in, natomiast na zajezdni w Nowej Hucie powstała stacja transformatorowa do ładowania autobusów elektrycznych. A już w 2018 roku zostanie oddanych do użytku 5 nowych stacji ładowania autobusów przez pantograf.

**Dane techniczne:****Producent:** Solaris**Lata budowy:** od 2017**Silnik:** trakcyjny TSA (160kW)**Skrzynia biegów:** brak**Długość:** 12.000 mm**Szerokość:** 2.550 mm**Wysokość:** 3.300 mm**Masa:** 12.950 kg**Miejsc siedzących:** 28+1**Miejsc stojących:** 52



Jelcz 021 *Seria: Krakowskie autobusy*



Solaris new Urbino 12 electric *Seria: Krakowskie autobusy*

