

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (71) 2019
kwiecień-czerwiec



Jak ubierali się pracownicy MPK
w przeszłości

Warto pomagać innym!

Jak radzić sobie z kryzysem

W środku mapa komunikacji
miejskiej

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



*Pełnych radości, pokoju Świąt Wielkiej Nocy
oraz wiele pomyślności i sukcesów
życzy Państwu*

*Redakcja
„Przewoźnika Krakowskiego”
oraz Zarząd MPK S.A.
w Krakowie*

Mazurek Kajmakowy



Mazurek to jedno z tradycyjnych ciast polskiej kuchni wielkanocnej. Ciasto nie ma jednak korzeni w tradycji polskiej, wypiek prawdopodobnie pochodzi z Turcji. W naszym kraju zaczęto go regularnie wypiekać w XVII wieku. Od początku kruche ciasto ze słodkim nadzieniem stanowiło symbol zakończenia Wielkiego Postu, a więc czasu poprzedzającego Wielkanoc. Legenda mówi, że mazurki były nagrodą dla wytrwałych w trakcie postu ;)

Ciasto kruche:

1 szklanka mąki krupczatki
0,5 szklanki mąki pszennej
2 żółtka
100 g cukru pudru
160 g zimnego masła
1 płaska łyżeczka proszku do pieczenia

Mąkę i proszek do pieczenia przesiać, masło pokrojone w kostkę (lub starte na tarce) posiekać szybko nożem do momentu kiedy ciasto będzie przypominać kruszonkę. Dodać żółtka i cukier, szybko zagnieść aby nie zagrzać ciasta od dłoni. Z ciasta uformować kulę, owinąć ją folią spożywczą, schłodzić w lodówce przez około 60 minut. Po tym czasie ciasto rozwałkować na kształt „jajka” o wymiarach 21x30 cm i grubości około 4 mm. Z pozostałego ciasta można wyciąć listki lub kwiatuszki i udekorować ranty mazurka. Ponownie włożyć do lodówki, tym razem już na blaszce i pozostawić na 30 minut do schłodzenia. Przed samym pieczeniem, ciasto należy ponakłuwać w kilku miejscach widelcem aby się nie wybrzuszyło.

Piekarnik nagrzać do 200°C, natychmiast po włożeniu schłodzonego ciasta, zmniejszyć temperaturę do 180°C i piec przez 15-20 minut. Upieczoną tartę schłodzić na kratce.

Krem kajmakowy:

125 g schłodzonego serka mascarpone
1 szklanka śmietany kremówki 36%
5 łyżek masy kajmakowej

Wszystkie składniki umieścić w misie miksera i wymieszać do momentu uzyskania puszystego i gładkiego kremu.

Dodatkowo:

kilka łyżek kwaśnego dżemu np. z czarnej porzeczki
czekoladowe jajeczka do dekoracji

Wykonanie:

Upieczony spód mazurka posmarować dżemem, wyrównać. Na dżem wyłożyć krem kajmakowy. Całość można udekorować czekoladowymi jajeczkami lub innymi słodyczami.

Smacznego!

fot. Beata Balicka

DLACZEGO BRAKUJE NAM UPRZEJMOŚCI WOBEC SIEBIE?

Na początku 2019 roku wielkie emocje wzbudziło zachowanie 78-letniego mężczyzny, który po wejściu do autobusu linii nr 704 stanął obok miejsca siedzącego zajmowanego przez młodą dziewczynę. Gdy nie ustąpiła mu miejsca chwycił ją za włosy i mocno szarpnął.

W obronie dziewczyny stanął, jako jeden z nielicznych, kierowca MPK. Zachowanie mężczyzny było szeroko komentowane na portalach społecznościowych i w mediach. Tym bardziej, że gdy na miejsce została wezwana policja, a drzwi autobusu zamknięto, mężczyzna postanowił uciec przez... okno, co o dziwo bardzo sprawnie i szybko zrobił.

Ta historia pokazuje, jak bardzo staliśmy się wobec siebie obojętni i roszczeniowi. Młodzi ludzie coraz częściej słusznie zauważają, że część starszych osób nie potrafi kulturalnie poprosić o ustąpienie miejsca. W komentarzach na portalach społecznościowych pod opisem zachowania seniora w autobusie linii 704 pojawiło się mnóstwo zarzutów do starszych, że mają mnóstwo siły, że nie zwracają uwagi na młodych, którzy są chorzy i często bardzo zmęczeni po pracy itp. Starsi z kolei wskazują na młodzież, która nie potrafi się zachować. Ich zdaniem młodzi ludzie często udają, że nie widzą stojącego seniora i nie odrywają wzroku od smartfonów, często zajmując miejsca uprzywilejowane i oznakowane z myślą o starszych, niepełnosprawnych i kobietach w ciąży.

Szkoda, że nie potrafimy być dla siebie bardziej wyrozumiali. Zupełnie inaczej mogłaby się potoczyć historia z autobusu linii nr 704, gdyby starszy mężczyzna z uśmiechem poprosił młodą dziewczynę o ustąpienie miejsca, dodając, że bolą go nogi. Całej sytuacji pewnie by też nie było, gdyby siedząca dziewczyna zwróciła uwagę na seniora i ustąpiła mu miejsca.

Korzystając z komunikacji miejskiej warto być dla siebie życzliwym, a co ważniejsze – nie wolno być obojętnym, gdy komuś dzieje się krzywda. Kierowcy i motorniczowie bardzo często pomagają innym. W ich relacjach powtarza się to, że najczęściej jako jedyni zwrócili uwagę na problem drugiej osoby. Okazuje się, że można przejść obojętnie obok zakrwawionego i leżącego na chodniku człowieka, można nie zauważyć pieszego potrąconego przez samochód, nie zatrzymać się widząc płonący samochód i odwracać głowę, gdy ktoś jest szarpany, popychany i obrażany.

Dlatego tym większe brawa i uznanie należą się tym naszym pracownikom, którzy mieli odwagę pomagać innym i to w sytuacji zagrożenia życia. W tym gronie jest Stanisław Jóźwiak, kierowca autobusu z zajezdni autobusowej Bieńczyce, który za swoją postawę został nominowany do tytułu Osobowość roku 2018. Zajął w tym plebiscycie drugie miejsce, ale dla mnie, i pewnie dla wielu innych osób, jest zwycięzcą. Zachęcamy do przeczytania rozmowy z Panem Stanisławem, który mówi, dlaczego warto pomagać innym oraz czy utrzymuje kontakt z tymi osobami, którym ratował życie.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny „Przewoźnika Krakowskiego”*

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Katarzyna Sadowska,
Jacek Kołodziej, Hubert Waguła, Beata Balicka,
Adrian Obuchowicz

Fot. na okładce: Autobusy firmy Volvo, Autosan i Mercedes-Benz
Citaro oraz pracownicy MPK S.A. w Krakowie zaangażowani
w realizację ich zakupu w ramach unijnego projektu Zintegro-
wane Inwestycje Terytorialne II, od lewej: Dominika Wójtowicz,
Magdalena Drobnik-Salitra, Ryszard Wróbel, Beata Augustyn,
Lilla Tokarska, Kazimierz Fudala, Marcin Tucharz, Ewa Jasińska

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: PKP S.A. Wydział ds. Poligrafii
ul. Forteczna 20A, 32-086 Węgrzce, tel. 12 298 04 02
Nakład: 2000 egz.

W NUMERZE:

Szansa, z której warto skorzystać MPK walczy o 50 elektryków

Magdalena Drobiak-Salitra..... 5

Dostawa autobusów midi dla MPK S.A. w Krakowie

Ryszard Wróbel..... 7

Nowe samochody dla pogotowia autobusowego

Adam Ślęczek..... 8

Aplikacja do śledzenia radiowozów i pojazdów technicznych

Hubert Wagula..... 8

Realne odjazdy autobusów i tramwajów on-line

Beata Balicka, Marek Gancarczyk..... 9

Walentynkowy Tramwaj MPK

Justyna Mierzwa, Bożena Migas..... 10

Specjalny tramwaj na Dzień Kobiet

Marek Gancarczyk..... 11

Zajezdnia Podgórze ma już 80 lat

Jacek Kołodziej..... 12

Jubileusz 120-lecia chóru „Lutnia Krakowska”

Marek Gancarczyk..... 16

56-lecie Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie

Władysław Michalski..... 18

Krwiodawcy z MPK na wspólnym spotkaniu

Władysław Michalski..... 19

Moda w MPK – czyli służbowe mundury i koszule prowadzących

Jacek Kołodziej..... 20

Dźwigacze Kultury rozdane!

..... 23

Złota i srebrna odznaka SITK dla pracowników MPK S.A.

Marek Gancarczyk..... 23

HACKATHON PZP z udziałem MPK S.A. w Krakowie

Ewa Jasińska-Wrona..... 24

Kierowcy z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce dbają o swoje miejsce pracy!

Michał Wójtowicz..... 25

Krzysztof Naprawski przeszedł na emeryturę

Jolanta Karbownik..... 26

Niskopodłogowy tramwaj na linii nr 22 w Nowej Hucie

..... 28

Remont Punktu Socjalnego w Borku Fałęckim

Hubert Wagula..... 28

Pasażer pisze do MPK...

Katarzyna Sadowska..... 29

Osoby poruszające się na wózkach doceniają zmiany w MPK

Marek Gancarczyk..... 30

Pomaganie ma sens

Marek Gancarczyk..... 31

Profilaktyka narkotykowa w grupie prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej

Marcin Żabicki..... 33

Każdy kryzys to niebezpieczeństwo, zagrożenie, ale również szansa na zmianę

Marek Gancarczyk..... 35

Współpraca MPK S.A. i Straży Miejskiej w 2018 roku

Hubert Wagula..... 38

Arcybiskup Marek Jędraszewski odprawił 74. Mszę Tramwajarską

Lilianna Jakiel..... 39

Kalendarium

Piotr Kula..... 40

Tłusty Czwartek w MPK

Adrian Obuchowicz..... 41

Zmiany na pętli Pleszów

..... 41

W tramwajach i autobusach usłyszymy kolejne zapowiedzi w języku angielskim

..... 41

Aplikacja do obsługi Karty Krakowskiej

Beata Balicka..... 42



10



12



16



20

MAGDALENA DROBNIAK-SALITRA

SZANSA, Z KTÓREJ WARTO SKORZYSTAĆ. MPK WALCZY O 50 ELEKTRYKÓW

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
KOMUNIKACYJNE S.A.
W KRAKOWIE UBIEGA SIĘ O DOFI-
NANSOWANIE DO ZAKUPU
50 PRZEGUBOWYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

W połowie 2018 roku na stronie internetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych pojawiła się informacja o planowanym naborze wniosków o dofinansowanie projektów, polegających na elektryfikacji wybranych linii komunikacji miejskiej. Nabór prowadzony w okresie od 14 grudnia 2018 r. do 31 stycznia 2019 r., w trybie konkursowym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Osi Priorytetowej VI, Działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego, od początku cieszył się ogromnym zainteresowaniem, głównie ze względu na wysoki poziom dofinansowania – 85%, jaki można

uzyskać do zakupu nowych autobusów elektrycznych (lub trolejbusów) wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania. Należy podkreślić, że to pierwszy taki konkurs z Programu Infrastruktura i Środowisko związany z rozwojem komunikacji miejskiej, który adresowany jest również do miast średnich. Do tej pory z dofinansowania dla transportu publicznego korzystały głównie miasta wojewódzkie i otaczające je gminy.

**DUŻA KONKURENCJA, SZCZEGÓŁOWE
WYMAGANIA I PRZYGOTOWANIE DOKUMENTACJI
APLIKACYJNEJ**

Kwota środków UE przewidziana na wsparcie realizacji projektów w tym naborze to aktualnie 300 mln zł. Już

wiadomo, że to raczej mało, gdyż z pierwszych doniesień, jakie pojawiły się w Internecie wynika, że łączna wartość dofinansowania wskazana we wnioskach aplikacyjnych, które wpłynęły w wyznaczonym terminie, wynosi około 600 mln zł. Sam projekt zgłoszony przez MPK S.A w Krakowie pod nazwą: „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie” opiewa na kwotę UE w wysokości 109,7 mln zł. Przewidując tak

duże zainteresowanie w ubieganiu się o dofinansowanie wśród zróżnicowanej grupy potencjalnych wnioskodawców, zarówno pod względem doświadczenia w aplikowaniu o środki POIiŚ 2014-2020 jak i doświadczenia w eksploatacji pojazdów elektrycznych i wiedzy na temat tego rynku, CUPT zorganizował dwu-etapowe szkolenie w czerwcu i październiku 2018 r. Podczas obu dwudniowych cykli szkoleniowych prowa-



Po krakowskich ulicach kursuje już 26 autobusów bezemisyjnych

dzący przedstawili szczegółowe warunki i wymagania konkursu o charakterze technicznym ekonomicznym i organizacyjno-operacyjnym, które mają istotny wpływ na ocenę projektu.

Okazało się, że pomimo bogatego doświadczenia w realizacji projektów w ramach POIiŚ i praktycznej znajomości zagadnień związanych z eksploatacją autobusów elektrycznych, przygotowanie wniosku aplikacyjnego stanowiło również dla MPK nie lada wyzwanie. Najwięcej wysiłku trzeba było włożyć w opracowanie założeń operacyjnych i ekonomiczno-finansowych projektu. Mają one bowiem istotny wpływ na ocenę projektu według kryteriów merytorycznych, której wartość decydować będzie o kolejności na liście rankingowej projektów



wybranych do dofinansowania. Kluczową decyzją był wybór linii, które będą obsługiwać nowe pojazdy, gdyż ich trasy oraz wielkość pracy przewozowej wpływają na uzyskane wartości wskaźników podlegających ocenie. Konieczne było zatem przeprowadzenie stosownych analiz i symulacji, aby z jednej strony zmaksymalizować szanse na uzyskanie dobrego wyniku podczas oceny, a z drugiej, po uzyskaniu dofinansowania móc zrealizować projekt zgodnie z przyjętymi założeniami i zachować jego trwałość. Z końcem stycznia 2019 roku udało się skompletować dokumentację aplikacyjną i wystać wniosek do CUPT.

LEPSZA POZYCJA KONKURENCJI NA STARCIE, OCENA PROJEKTU I OCZEKIWANIE NA WYNIK

Kraków, który posiada pojazdy spełniające wysokie normy emisji spalin – Euro 5 wydaje się być na nieco gorszej pozycji startowej w tym konkursie, gdyż jego warunki pozwalają na osiągnięcie lepszych rezultatów ekonomicznych w przypadku projektów, w których autobusy elektryczne zastąpią tabor mniej ekologiczny, o niższych standardach środowiskowych. Sytuacja ta nie oznacza jednak, że nie warto walczyć. Organizujący nabór będą bowiem dodatkowo punktować te miasta,

które posiadają wieloletnią i systemową politykę mającą na celu ograniczenie zanieczyszczenia środowiska i walkę ze smogiem także poprzez rozwój i promowanie transportu publicznego. W tym m.in. należy upatrywać szans na dobry wynik oceny wniosku projektowego złożonego przez MPK S.A. w Krakowie.

Rozstrzygnięcia zapadną jednak nie wcześniej niż w III kwartale 2019 r., gdyż zgodnie z Regulaminem Konkursu czas przewidziany na ocenę projektów to 120 dni, licząc od daty upływu terminu weryfikacji warunków formalnych przez Instytucje Organizującą Konkurs, czyli zakończenia tzw. „pre-oceny”, na którą przewidziane jest 21 dni. Termin oceny w uzasadnionych przypadkach może być wydłużony o 60 dni. Do terminu oceny nie wlicza się jednak czasu związanego z udzielaniem przez wnioskodawcę wyjaśnień lub z uzupełnianiem braków, a ten co do zasady, nie powinien przekroczyć 60 dni.

Pozostaje cierpliwie czekać na uwagi do wniosku, które są nieuniknione ze względu na złożone kryteria konkursu. Następnie trzeba będzie dokonać naprawdę przemyślanych korekt i udzielić wyczerpujących wyjaśnień, gdyż zgodnie z informacjami przekazanymi przez CUPT podczas szkoleń, możliwość poprawek będzie jednorazowa. ■

RYSZARD WRÓBEL

DOSTAWA AUTOBUSÓW MIDI DLA MPK S.A. W KRAKOWIE



Nowe autobusy Autosana wożą pasażerów od grudnia 2018 roku

Wraz z zakończeniem 2018 roku dotarły do Krakowa wszystkie zamówione autobusy AUTOSAN, które były ostatnim elementem realizacji dużego projektu wymiany autobusów.

Chociaż planowany termin ich dostawy był wcześniejszy, dzięki dużemu zaangażowaniu wykonawcy udało się pomyślnie zrealizować kontrakt dostawy dziesięciu sztuk autobusów miejskich klasy midi. Dostawa była efektem nieograniczonego postępowania przetargowego, którego zwycięzcą został AUTOSAN sp. z o.o. z Sanoka.

Podobnie jak w poprzednich postępowaniach, również w tym przetargu, na etapie tworzenia wymagań technicznych duży nacisk został położony na zapewnienie wysokiej niezawodności eksploatacyjnej i wysoki standard walorów użytkowych. Autobusy te spełniają również nasz krakowski standard wyposażenia, tj. posiadają obniżoną podłogę, klimatyzację, niezależne ogrzewanie, monitoring, informację dynamiczną dla pasażerów, automat biletowy, kasowniki odczytujące KKM, porty USB, oraz wyposażone są w niskoemisyjny silnik Euro 6. Nowe autobusy zastąpiły zużyte pojazdy typu Jelcz M081MB, Jelcz M083, które zostały wycofane z eksploatacji.

Dostawa autobusów Autosan zakończyła dużą wymianę autobusów w ramach której wycofano z eksploatacji wszystkie pojazdy niespełniające normy emisji spalin co najmniej Euro 5. W ich miejsce wprowadzono do eksploatacji 86 sztuk standardowych mercedesów Citaro, 12 sztuk przegubowych hybryd Volvo, 38 sztuk przegubowych solarisów, 9 sztuk standardowych hybrydowych solarisów i 3 sztuki autobusów mini.

W efekcie przeprowadzonej wymiany autobusów obniżył się średni wiek taboru autobusowego do 3,7 lat, zwiększył się udział pojazdów z silnikami Euro 6 i elektrycznymi do 70%. Zostały wycofane wszystkie dotychczas użytkowane autobusy z silnikami poniżej Euro 5. Ponadto zwiększył się udział pojazdów wyposażonych w systemy gaśnicze do 86,5%, posiadających nagłośnienie w przestrzeni pasażerskiej do 61%, wyposażonych w automaty biletowe do 100%. Wszystkie działania mają na celu praktyczne potwierdzenie słuszności hasła umieszczonego na tyłach nowych autobusów „z myślą o mieszkańcach”. Warto przypomnieć, że w 2018 roku MPK S.A. w ramach unijnego projektu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne II oprócz Autosanów kupiło również 56 Mercedesów-Benz Citaro wyposażonych w silniki diesla Euro 6 oraz 12 przegubowych hybryd Volvo. Dostawa autobusów Autosan zakończyła realizację unijnego projektu. ■

ADAM ŚLĘCZEK

NOWE SAMOCHODY DLA POGOTOWIA AUTOBUSOWEGO

Pracownicy technicznego pogotowia autobusowego otrzymali dwa nowe pojazdy Fiat Ducato Maxi.

Nowe pojazdy zastąpią użytkowane od 2010 roku Fiaty Ducato. Ponieważ dotychczasowe pojazdy dobrze spełniały funkcję pogotowia autobusowego, zdecydowano się na zakup samochodów tej samej marki i wielkości. Nowe samochody są bardzo dobrze przystosowane do pełnienia funkcji pogotowia technicznego.

Pojazdy są wyposażone w:

- Zawieszenie pojazdu wzmocnione fabrycznie,
- Przetwornicę napięcia 24/230V 1000W z gniazdami wyjściowymi umieszczonymi w kabinie do zasilania komputera, oraz w części warsztatowej do ładowania urządzeń i elektronarzędzi,
- Demontowany hak holowniczy,
- Światła do jazdy dziennej w technologii LED,
- Światła przeciwmgielne,
- Kamery cofania,
- Video-rejestrator jazdy zapisujący obraz jednocześnie przed pojazdem oraz z tyłu pojazdu,
- Fabryczne radio z dużym zintegrowanym wyświetlaczem i komputerem pokładowym z technologią USB i Bluetooth,



Opis techniczny:

- Dopuszczalna masa całkowita 3500 kg,
- Ładowność 1400 kg,
- Kabina kierowcy trzyosobowa,
- Lusterka zewnętrzne regulowane elektrycznie i ogrzewane,
- Elektrycznie sterowane szyby przednie,
- Silnik wysokoprężny IVECO:
 - pojemność silnika 2,3 L,
 - moc silnika 130 KM,
 - emisja spalin Euro 6.
- Skrzynia biegów manualna,
- Wymogi bezpieczeństwa:
 - hamulce tarczowe przednie i tylne,
 - system ABS, ESP, ASR,
 - poduszka powietrzna dla kierowcy i pasażera,
 - 3-punktowe bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami,
 - gaśnica, apteczka, trójkąt ostrzegawczy, kamizelka.
- Układ zabezpieczający przed kradzieżą, immobiliser,
- Centralny zamek sterowany pilotem,
- Korek wlewu paliwa zamykany na klucz.

HUBERT WAGUŁA

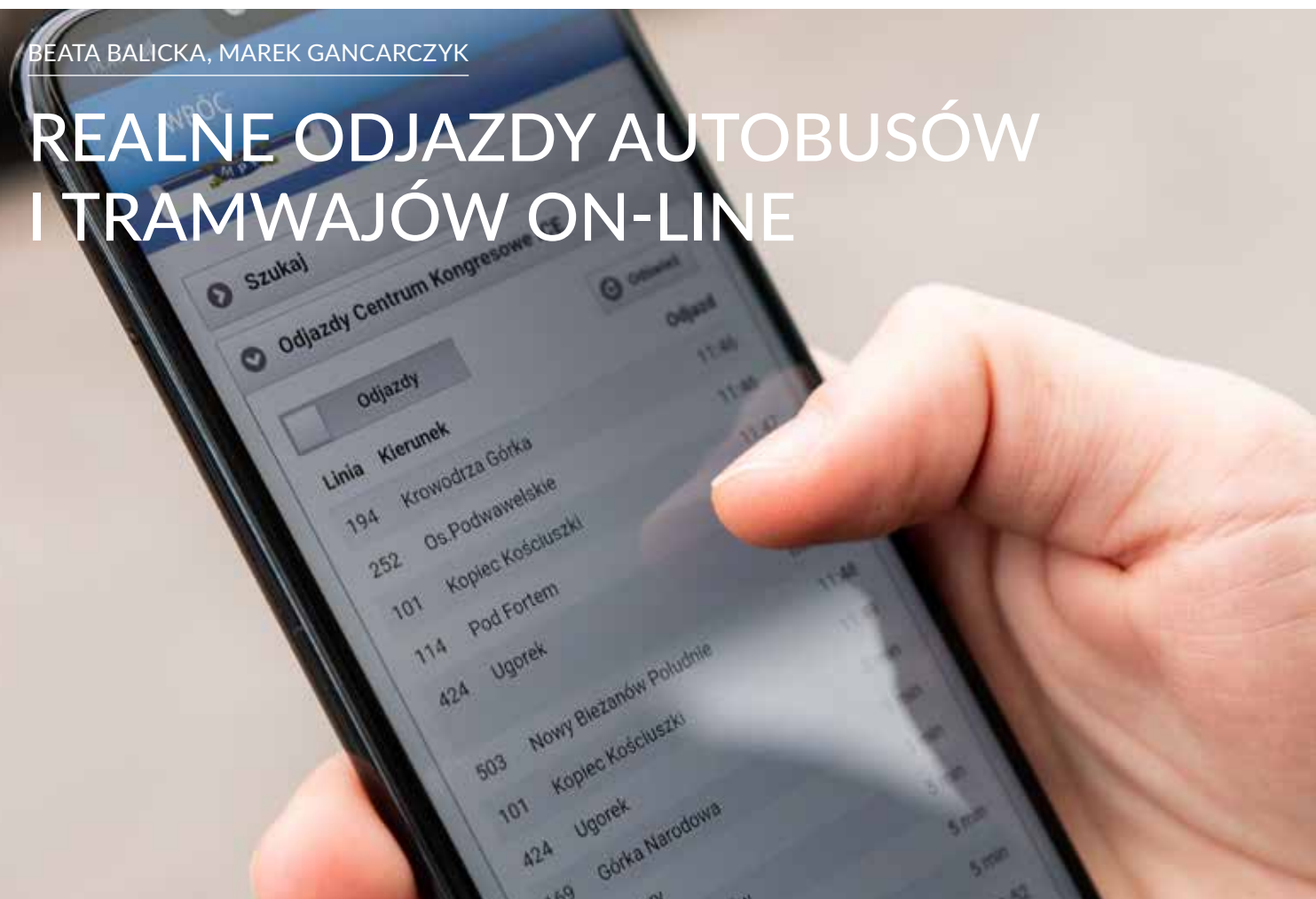
APLIKACJA DO ŚLEDZENIA RADIOWOZÓW I POJAZDÓW TECHNICZNYCH

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie uruchomiło aplikację do kontroli pojazdów służb Nadzoru Ruchu oraz pojazdów technicznych. Oprogramowanie to ma na celu zwiększenie kontroli i efektywności wykorzystania pojazdów przez Kierownictwo Działu Zarządzania Ruchem oraz Działu Obsługi Technicznej, ale przede wszystkim dyspozytorów Głównej Dyspozytorni

Ruchu MPK. Narzędzie pozwala na śledzenie aktualnej pozycji radiowozów, pojazdów pogotowia przystankowego, autobusowego, tramwajowego i dźwigów na mapie Krakowa, ułatwiając dysponowanie pojazdami znajdującymi się najbliższej interesującej nas lokalizacji. Aplikacja ta pozwala na w pełni zautomatyzowane rozliczanie paliwa, efektywnego czasu pracy kierowców, jak również czasu reakcji służb technicznych Stacji Obsługi. ■

BEATA BALICKA, MAREK GANCARCZYK

REALNE ODJAZDY AUTOBUSÓW I TRAMWAJÓW ON-LINE



Od stycznia realny czas przyjazdu autobusu na przystanek można sprawdzić w smartfonie



d 29 stycznia 2019 r. pasażerowie komunikacji miejskiej w Krakowie mogą korzystać z kolejnych udogodnień wpływających na komfort podróży.

W swoim smartfonie oraz w komputerze mogą sprawdzić realny czas przyjazdu autobusów i tramwajów. Aby to zrobić wystarczy wejść na stronę www.kk.krakow.pl i wybrać zakładkę Odjazdy z przystanków. Czas przyjazdu na przystanek kalkulowany jest na podstawie aktualnej pozycji pojazdu na trasie. Prosta obsługa narzędzia nie powinna nikomu sprawić problemów. Po wyborze rodzaju środka transportu możemy wybrać numer linii autobusowej lub tramwajowej wpisując jej numer w pole Szukaj, a następnie z wyświetlonej listy dokonać wyboru przystanku. Możemy także, zamiast wyświetlania trasy linii często zawierającej kilkadziesiąt przystanków, w pole Szukaj wpisać nazwę przystanku. Należy pamiętać

o zachowaniu prawidłowej pisowni (polskie litery) oraz właściwej nazwie przystanku (np. Os. Złotego Wieku). Po wyborze przystanku usługa wyświetli odjazdy wszystkich linii zatrzymujących się na danym przystan-

ku, kursujące w obu kierunkach, odjeżdżające w ciągu najbliższych kilkudziesięciu minut.

Warto podkreślić, że to dopiero pierwszy etap udostępniania danych o rzeczywistym ruchu pojazdów komunikacji miejskiej w Krakowie. Obecnie możliwość wyświetlania realnego czasu przejazdu dotyczy ok. 60 proc. autobusów MPK. Zostały już podjęte działania, aby była możliwość śledzenia również wszystkich pozostałych pojazdów. Docelowo 100% autobusów będzie wyposażona w urządzenia lokalizujące. Dobra wiadomość jest też taka, że dane dotyczące funkcjonowania komunikacji autobusowej w Krakowie będą także dostępne w Google Transit. Prace nad przygotowaniem danych rozkładowych oraz ruchu rzeczywistego autobusów w formacie GTFS, które są niezbędne dla tego rozwiązania, zostały już zakończone. Dane w tym uniwersalnym formacie są dostępne bezpłatnie dla wszystkich użytkowników na serwerze Zarządu Transportu Publicznego pod adresem: <ftp:ztp.krakow.pl>. Nadal trwają natomiast prace nad tym, aby w tym właśnie formacie GTFS były dostępne także dane o ruchu rzeczywistym tramwajów (obecnie są dostępne tylko dane rozkładowe). ■

JUSTYNA MIERZWA, BOŻENA MIGAS

WALENTYNKOWY TRAMWAJ MPK



Ozdobiony czerwonymi balonikami tramwaj wyróżniał się tego dnia na ulicach Krakowa



Piosenki śpiewane przez Jana Nosala wzbudzały sporą radość wśród zakochanych



Tramwaj zatrzymywał się na każdym przystanku wokół I Obwodnicy

Wyjechał na ulice Krakowa, roztańczony, rozśpiewany! 14 lutego, kiedy zakochani obchodzą swoje święto, na ulice Krakowa wyruszył ozdobiony czerwonymi balonikami ułożonymi w kształcie serc, Walentynkowy Tramwaj. Wydarzenie po raz kolejny zorganizowało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. W czasie podróży o odpowiedni nastrój w tramwaju dbali artyści z Teatru Ludowego: Piotr Piecha, Jan Nosal i Jarosław Olszewski. Swoim śpiewem i zabawą zapewnili pasażerom romantyczne chwile przy akom-

paniamencie muzyki. Zakochani mieli również okazję, aby wyznać sobie miłość słowami bohaterów utworu „Romeo i Julia”. Klimat tamtej epoki przypominały stylowe nakrycia głowy zakładane zakochanym. Zaskoczeni pasażerowie słysząc na przystankach donośny śpiew często zmieniali swoje plany i dawali się namówić na wspólną przejażdżkę Walentynkowym Tramwajem. Każdy pasażer, nie tylko ten zakochany, otrzymywał pamiątkowe serduszka i słodkie upominki. Wspólna zabawa z aktorami z Teatru Ludowego trwała do 19:00. ■

MAREK GANCARCZYK

SPECJALNY TRAMWAJ NA DZIEŃ KOBIET



W piątek, 8 marca na ulice Krakowa wyjechał zabytkowy tramwaj MPK S.A. specjalnie dla kobiet. Był to wagon SN2 z przyczepą PN2, który punktualnie o godzinie 12.00 wyjechał z zajezdni tramwajowej Podgórze i ul. Wadowicką, Kalwaryjską i Krakowską pojechał do centrum miasta, gdzie do godz. 14.00 kursował wokół Plant. Tramwaj zatrzymywał się na każdym przystanku, a wszystkie kobiety, które do niego wsiadały otrzymywały tulipany. Pracownicy MPK oraz członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolej-

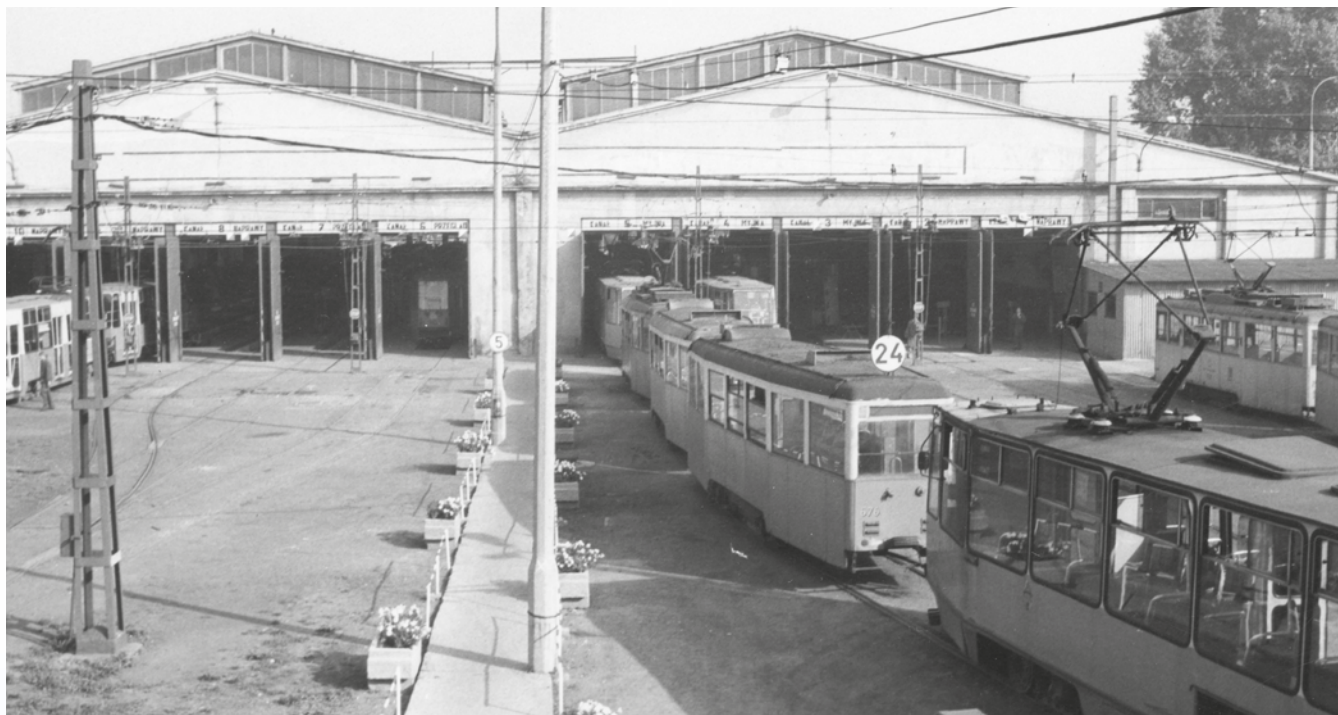
owych rozdali ponad 1000 kwiatów. Zabytkowy wagon można było łatwo rozpoznać – został specjalnie oznakowany tablicą z nr 8 i napisem „Dzień Kobiet”.

Wszystkie Panie wsiadające do tego tramwaju nie ukrywały zadowolenia z akcji. Podobało im się, że w tym dniu mogą otrzymać kwiaty. Rozdawali je pracownicy MPK S.A., motorniczowie i inspektorzy ruchu oraz członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. Potwierdzeniem tej pozytywnej oceny było wręczenie przedstawicielom MPK S.A. specjalnych podziękowań. ■

fot. Piotr Reclaw

JACEK KOŁODZIEJ

ZAJEZDNIA PODGÓRZE MA JUŻ 80 LAT



Zajezdnia Podgórze fot. W. Malec 1988 rok

Zajezdnia tramwajowa na ulicy św. Wawrzyńca uruchomiona w 1901 roku wraz z otwarciem pierwszych kursów tramwaju elektrycznego przeznaczona była wyłącznie dla tramwajów wąskotorowych. Wraz z wprowadzeniem tramwajów normalnotorowych – jakie znamy dziś – postawiono w bardzo krótkim czasie dwie nowe hale, ale ich pojemność ograniczała się jedynie do kilkunastu nowoczesnych wagonów. Borykano się z brakiem miejsca, zwłaszcza po wprowadzeniu w Krakowie w 1927 roku autobusów. Dla utrzymania ich w ruchu przeznaczono część kanałów zajezdni dotychczas poświęconym na tramwaje. Wagony musiały być obsługiwane i garażowane na ulicy. Problem przedsiębiorstwa z postojem i utrzymaniem wagonów dostrzeżono, ale władze miasta nie były skore do jakichkolwiek wydatków dla należącej do gminy firmy. Z chęcią natomiast radni nałożyli dodatkowy podatek na sprzedaż biletów i wprowadzili darmowe przejazdy dla miejskich urzędników, w tym dla siebie. Zmniejszeniem dochodów spółki nie rozwiąże się narastających problemów, bo zwykle wracają one ze zdwojoną siłą.

W 1927 roku Zarząd Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej wystąpił do Rady Miejskiej miasta Krakowa z wnioskiem o przydzielenie gruntów pod budowę nowej zajezdni tramwajowej. Na mocy decyzji z dnia 25 października 1928 roku gmina przyznała Spółce parcelę w dzielnicy Podgórze. Były to nieużytki leżące na granicy Krakowa, położone za zakładem leczniczym A. Matecznego, u zbiegu nowo utworzonych ulic: Rzemieślniczej i Skrzyneckiego, wówczas na terenach peryferyjnych Krakowa.

Niestety, pomimo tej pozytywnej decyzji nie przystąpiono od razu do budowy, a wszystko z powodu kryzysu gospodarczego jaki ogarnął w tym okresie całą Europę, nie omijając przy tym Krakowa. Dopiero w 1937 roku Zarząd KMKE uzyskał od Gminy Kraków zabezpieczenie finansowe inwestycji oraz zezwolenie na budowę. Pismem z dnia 6 kwietnia 1938 roku Zarząd Stołecznego Miasta Krakowa udzielił wreszcie pozwolenia na budowę remizy tramwajowej wraz z zapleczem i obiektami towarzyszącymi. Jednocześnie zastrzegł sobie w umowie ściśle określone warunki techniczne dotyczące budowy poszczególnych obiektów. Wkrótce roz-

poczęto wznoszenie hali przyszłej zajezdni; budowa nie należała do łatwych, gdyż teren otrzymany od gminy trzeba było osuszyć; cały obszar porastały moczary, a w pobliżu znajdowały się stawy i nieużytki. Pomimo tych trudności prace postępowały niezwykle szybko i już pod koniec 1938 roku oddano do użytku budynek w stanie surowym. Wybudowana hala według projektu prof. Stelli-Sawickiego miała wymiary 57 m długości i 48 m szerokości. Budynek o konstrukcji żelbetowej składał się z dwóch bliźniaczych hal, każda miała po 5 torów, łącznie mogła pomieścić 40 wagonów na 10 torach. Ten nowoczesny projekt zakładał w przyszłości możliwość dalszej rozbudowy hal przez ich powiększenie zarówno wzdłuż, jak i w szerz. Cały obiekt posiadał od początku oświetlenie elektryczne, centralne ogrzewanie i podnośniki mechaniczne do wagonów. Uzupełnieniem torów w hali był 1 tor odstawczy po wschodniej stronie, wzdłuż całej przybudówki. Do końca 1939 roku na terenie remizy wybudowano jeszcze dwa obiekty towarzyszące: kotłownię do ogrzewania całego kompleksu oraz portiernię przy wjeździe do zajezdni, spełniającą rolę także dyspozytorni. Oddanie do użytku zajezdni w 1939 roku zbiegło się w czasie z dużą dostawą 28 nowoczesnych wagonów SN2 i PN2 z fabryki w Sanoku oraz otwarciem nowych odcinków linii w ul. Wielickiej i w ul. Wadowickiej. Nowy tabor od razu trafił na stan IV zajezdni, a 28 lutego 1939 roku uroczyste poświęcono wagony w obecności przedstawicieli władz miasta Krakowa.

Wybuch wojny przerwał na pewien czas plany inwestycyjne dotyczące rozbudowy zajezdni. Zniszczenia wojenne na szczęście w niewielkim stopniu dotknęły nową zajezdnię, w czasie jednego z nalotów zburzona została portieria. Pozostałe obiekty nie zostały uszkodzone. Okupant dostrzegł jednak potrzebę poprawy komunikacji w mieście, tym bardziej, że w czasie wojny komunikacja autobusowa dla ludności cywilnej została całkowicie zawieszona. Zwiększone zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie spowodowało, że władze okupacyjne zdecydowały się sprowadzić do Krakowa używany tabor z Niemiec. W celu zapewnienia bieżącej obsługi zakupionego taboru na terenie remizy ułożono grupę torów odstawczych, równoległe do ul. Rzemieślniczej, a wkrótce potem na ich końcu wzniesiono tymczasową, prowizoryczną halę na 30 wagonów. Był to całkowicie drewniany budynek, nieogrzewany, z więźbą dachową wspartą na drewnianych filarach.

W latach 1947-1951 przystąpiono do realizacji dalszej rozbudowy zajezdni, a przede wszystkim do zwiększenia jej pojemności. Najważniejszą inwestycją w tym okresie było wydłużenie istniejącego budynku hali do 110 m, przez co zwiększono jej pojemność do 100 dwuosio-owych wagonów tramwajowych. Obiekt rozbudowano w kierunku południowym, jednak w dalszym ciągu hala

pozostała czołową, tylko z wjazdem z jednej strony. Podnośniki do wagonów w hali wyposażono w silniki elektryczne, a stanowiska obsługi otrzymały pomosty do kontroli i napraw urządzeń na dachach wagonów. Aby pomieścić tabor wybudowano również grupę torów odstawczych na placu, po zachodniej stronie hali. Był to szereg ślepo zakończonych 6 torów usytuowanych równoległe do budynku. Tymczasowa drewniana hala wybudowana w czasie wojny została przekazana na rzecz utworzonej w tym czasie zajezdni autobusowej na terenie podgórskiej zajezdni. W tym celu zlikwidowano 4 tory wjazdowe do hali, wykonano kanały rewizyjne wewnątrz obiektu. Halę wyposażono w osprzęt potrzebny do bieżącej obsługi autobusów, natomiast na zewnątrz, na tyłach zajezdni od strony ul. Rzemieślniczej utwardzono teren i przygotowano prowizoryczny plac postojowy dla autobusów. Zajezdnia autobusowa funkcjonowała tu do końca lat 60-tych. Opuszczoną przez autobusy halę przez następne lata użytkował Zakład Transportu MPK. Ostatecznie obiekt rozebrano w 1985 roku po wybudowaniu nowego murowanego budynku Zakładu Torów. Kolejną ważną inwestycją była budowa Warsztatów Tramwajowych, z myślą o wykonywaniu przede wszystkim kapitalnych remontów wagonów. Ten okazały obiekt po zachodniej stronie zajezdni oddano do użytku w 1959 roku. Wjazd do hali odbywał się z dwóch stron, prostopadle do torów postojowych.

W 1968 roku opracowano projekt modernizacji hali zajezdni wraz z daleko idącą przebudową układu torowego w obrębie obiektu. Zakres prac modernizacyjnych rozłożono na kilka lat, najpierw przebudowa objęła stanowiska przeglądowe, wymieniono szyny, wykonano nowe oświetlenie w kanałach rewizyjnych, zamontowano 3 komplety myjni oraz 10 nowych bram wjazdowych do hali. W latach 1969-1976 przebudowano halę zajezdni z czołowej na przelotową, dobudowano grupę torów i wjazd od strony ul. Brożka. Realizacja ta znacznie poprawiła przepustowość i pojemność zajezdni, umożliwiając obsługę aż 150 wagonów. Uruchomiono system potokowy do codziennej obsługi tramwajów na trzech kanałach, wyposażonych w myjnie oraz stanowiska do wymiany i konserwacji odbieraków. Poprawiono również wyposażenie warsztatu mechanicznego.

W 1978 roku w bezpośrednim sąsiedztwie wjazdu od strony ul. Brożka rozpoczęto wznoszenie budynku administracyjnego MPK spełniającego swą rolę do dnia dzisiejszego. Pod koniec lat 70-tych zajezdnia Podgórze obsługiwała już 308 wagonów tramwajowych. Dla nich zbudowano od strony ul. Wadowickiej tory postojowe, co wymagało przebudowy terenu i usunięcia dawnego hotelu pracowniczego. W 1980 roku zakład w Podgórzu otrzymał 2 pierwsze wozy 105N z Nowej Huty w celu przeszkolenia motorowych i kadry technicznej do obsługi nowego



Zajezdnia Podgórze jeszcze bez torów

taboru. Począwszy od 1981 roku rozpoczynają się regularne dostawy wagonów 105Na, jednocześnie w ich miejsce kasowane są wagony dwuosiove typu N.

Wraz z dużymi dostawami taboru, przeprowadzono szereg modernizacji stanowisk obsługowych.

W latach 1980-1986 wykonano m.in. stanowisko do wymiany silników i rozruszników wagonów 105Na, na międzytorzach dwóch kanałów wykonano stanowiska specjalistyczne wraz z nowym podnośnikiem do pudeł wagonów. Oddano do użytku nowy magazyn części zamiennych, powstały z części adaptowanych starych obiektów. W 1986 roku wybudowano nową piętrową dyspozytornię, naprzeciw bramy wjazdowej od strony ul. Brożka. Na tyłach zajezdni, po północnej stronie, wzniesiono nowy budynek akumulatorni, a w 1987 roku przystąpiono do gruntownej przebudowy terenu po wschodniej stronie. Wyburzono podłużny, drewniany budynek Zakładu Sieci i Podstacji (dawna drewniana zajezdnia). W 1988 roku poprawiono dojazd do zajezdni od strony ul. Rzemieślniczej, wybudowano nowe ogrodzenie, zmieniono nieco układ torowy, dodano nowe łuki torowe umożliwiające zawracanie tramwajów na terenie zajezdni. Po zachodniej stronie hali, na całej jej długości po likwidacji dwóch torów postojowych, wzniesiono przy-

budowę warsztatowo-socjalną dla poprawy warunków pracy zaplecza technicznego.

Przypadający na rok 1988 jubileusz 50-lecia zajezdni Podgórze zaowocował także zmianą walorów estetycznych obiektu, wyremontowano świetliki na dachu hali, odmalowano elewację oraz uporządkowano zieleń na terenie zakładu. W listopadzie 1988 roku ostatecznie zakończono eksploatację dwuosioowych wagonów generacji N.

Następna dekada przyniosła częste podziały w strukturze funkcjonowania przedsiębiorstwa, warsztaty, Zakłady Torów, Sieci i Podstacji uzyskały samodzielność. Zmodernizowano Zakład Naprawy Tramwajów, który jako odrębna spółka prowadzi remonty kapitalne wagonów dla Krakowa i innych miast, wyspecjalizował się również w odbudowie taboru zabytkowego.

Przy okazji licznych remontów torowisk w mieście, wymiany doczekały się wreszcie tory dojazdowe do zajezdni. W 1998 roku wyremontowano tory wjazdowe od strony ul. Brożka, wraz z całą głowicą rozjazdów, a w 2000 roku wymieniono torowisko w ciągu ul. Rzemieślniczej.

Dostawa pierwszych niskopodłogowych wagonów dla Krakowa w 1999 roku była kolejnym wyzwaniem dla za-



Wnętrze zajezdni Podgórze

plecza technicznego zajezdni. Nowe technologie użyte do ich produkcji, obsługa i serwis, wymagały stworzenia niemal od podstaw bazy obsługowej. Wraz z wprowadzeniem do ruchu wagonów niskopodłogowych NGT6 w grudniu 1999 roku oddano do użytku wyremontowany tor pierwszy zajezdni. W 2000 roku oddano do użytku pierwszą w Krakowie tokarkę podtorową służącą do reprofilacji kół zestawów kołowych bez konieczności demontażu ich z wagonów.

W 2001 roku zakończono modernizację czterech kolejnych torów z kanałami w hali, przystosowując je do pełnej obsługi nowego taboru. Do obsługi urządzeń zamontowanych na dachu wagonów niskopodłogowych wzniesiono specjalne pomosty dla pracowników zaplecza. Dalsze inwestycje rozłożono na następne lata; zakres prac był duży, wyremontowano prawie cały obiekt, wymieniono osprzęt, zainstalowano nowe pomosty obsługowe, wybudowano także nowoczesną myjnię z zamkniętym obiegiem wody. W 2004 roku przeprowadzono gruntowną modernizację myjni, wymieniono wszystkie bramy wjazdowe do hali. Zastosowano nowe wrota podnoszone i opuszczane automatycznie. Przebudowę hali ukończono w 2007 roku modernizacją dwóch ostatnich torów. Ostatecznie pochodząca z lat trzydzie-

stych XX wieku hala zyskała zupełnie nowe oblicze. W starych murach umieszczono wszystkie niezbędne urządzenia potrzebne do obsługi nowoczesnego niskopodłogowego taboru. Ostatnią znaczącą zmianą było dalsze usprawnienie infrastruktury przy wjeździe do zajezdni; oddano do użytku nowe bramy wraz z sygnalizacją oraz wyburzono zbędny już budynek dyspozytorni od strony ul. Brożka, który służył niespełna 20 lat.

Wagony NGT6 dostarczane były do zajezdni w Podgórzu w trzech kupowanych seriach: w latach 1999-2000, 2003 i 2007-2008. Łącznie 50 dwudziestosześcimetrowych wagonów.

W 2012 roku zajezdnia otrzymała kolejne zakupione od Bombardiera wagony. Tym razem trzydziestodwumetrowe tramwaje NGT8 w ilości 24 sztuk. Pod koniec 2015 roku do zajezdni w Podgórzu trafiło 18 wagonów 2014N nazywanych Krakowiakami.

Oprócz nowych pojazdów Stacja eksploatuje także wagony E1 i C3, 105N oraz dwukierunkowe pojazdy GT8S, które w ostatnich latach przechodzą gruntowną modernizację przystosowując je do współczesnych wymagań. Codziennie na ulice miasta wyjeżdża z podgórskiej zajezdni 135 pociągów tramwajowych, o których stan dba niespełna 100 pracowników zaplecza. ■

JUBILEUSZ 120-LECIA CHÓRU „LUTNIA KRAKOWSKA”

ROZMOWA ZE ZDZISŁAWEM OLENIAKIEM, PREZESEM CHÓRU „LUTNIA KRAKOWSKA” Z OKAZJI JUBILEUSZU 120 LAT DZIAŁALNOŚCI CHÓRU



Chór, którego historia jest nierozdzielnie związana z MPK świętuje już 120 lat istnienia

Redakcja „Przewoźnika Krakowskiego”:
W tym roku obchodzicie piękny jubileusz 120-lecia działalności. Proszę podać kilka najważniejszych faktów z Waszej ponad wiekowej działalności.

Zdzisław Oleniak: Chór powstał w lutym 1899 r. w lokalu Stowarzyszenia, który mieścił się w Rynek Głównym 42, na I piętrze nad apteką, narożnik ul. św. Jana. Wśród założycieli był m.in. Stanisław Wyspiański.

Z powodu trudności finansowych chór często zmieniał lokale i dyrygentów. Od czerwca 1923 r. dyrygent chóru, równocześnie Dyrektor Konserwatorium prof. Wiktor Barabasz zdecydował o przeniesieniu prób do Konserwatorium Muzycznego, mieszczącego się w Starym Teatrze. W latach 1921-23 – chór dawał liczne koncerty na

Śląsku w czasie plebiscytów umacniając „ducha Polski” wśród tamtejszej ludności.

Pierwsze próby po wojnie odbywały się w Pałacu Larischa przy Placu Wszystkich Świętych 6. Następnymi lokalami były: ul. św. Jana 13, ul. Floriańska 7 i Dom Kultury – Rynek Główny 27.

W ostatnich latach próby odbywały się: w Domu Tramwajarza przy ul. Bocheńskiej 4, na Placu Serkowskiego, a ponad 20 ostatnich lat w budynku socjalnym na terenie zajezdni MPK przy ul. Rzemieślniczej.

Koncert jubileuszowy 60-lecia odbył się w dniu 12 kwietnia 1959 r. w Filharmonii w Krakowie, pod dyktando najdłużej pracującego w chorze dyrygenta – Wandy Lachowicz. Obecny podczas jubileuszu poseł dr Bolesław Drobner wygłosił okolicznościowe przemówienie.

W roku 1976 rozpoczął się najlepszy okres działalności chóru. Opiekę nad nami przejęło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie, które do chwili obecnej, w różnych formach służy nam wsparciem. Chór mógł zawsze liczyć na pomoc materialną oraz wsparcie kierownictwa i załogi. W ostatnich latach często spotykamy się z chórami zagranicznymi m.in. z Niemiec, Holandii, Norwegii, Szwecji oraz Francji, zwykle z naszą byłą dyrygent – Małgorzatą Wojnarowską-Pleyber.

W ubiegłym roku gościliśmy chór z Muzeum Kolejnictwa z Madrytu. Spotkanie było bardzo serdeczne, więc dostaliśmy zaproszenie do Madrytu na październik.

W okresie 120-letniej działalności chórem dyrygowało wielu wspaniałych dyrygentów. Od 1956 roku byli to: Wanda Lachowicz (ponad 20 lat), Małgorzata Wojnarowska, Maciej Chmurski, Ryszard Żróbek, Małgorzata Bińczycka, Marcin Wróbel, Małgorzata Chyła, a od września 2016 chór prowadzi młoda, uroczą Pani Wiktoria Darmoń. Każdy z dyrygentów wkładał serce w swą pracę, zostawiając część siebie w brzmieniu chóru, sposobie interpretacji, kreując własny niepowtarzalny wyraz artystyczny. Trudno porównać, który z dyrygentów był największy i wniósł najwięcej. Każdy działał w innych warunkach zasobności materialnej, atmosfery wokół działalności, a przede wszystkim posiadał innych śpiewaków.

W listopadzie 2004 r. Chór nagrał płytę „Kolędy i pastorałki”. Nagrania dokonano w Kościele Ewangelickim przy ul. Grodzkiej 58. Również w tym kościele, który jest bardzo gościnny i ma wspaniałą akustykę, od marca do czerwca 2016 r. nagraliśmy płytę „Autobus czerwony”. Ta płyta zawiera stare przeboje z lat 50-tych w opracowaniu naszego kolegi z chóru, zmarłego w październiku ub.r. – Jerzego Knasia. Nagranie prowadziła nasza dyrygent Małgorzata Chyła, a dokończył syn Jerzego – Wojciech Knaś.

PK: Jakie planujecie uroczystości jubileuszowe?

ZO: Połączyliśmy uroczystości jubileuszowe z występami Festiwalu Chórów Męskich „Krakowska wiosna”, którego jesteśmy organizatorami. Festiwal rozpoczniemy w czwartek 9 maja, o godz. 18:00 w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie (al. Jana Pawła II 39).

Dyrektor tego muzeum – Krzysztof Radwan, przyjął nas bardzo życzliwie, za co jesteśmy bardzo wdzięczni. W tym roku będą to tylko dwa dni festiwalowe tj. 9 i 10 maja 2019 r. Dokładne informacje można będzie uzyskać na naszej stronie www.lutniakrakowska.art.pl, na plakatach i innych materiałach informacyjnych. Uroczyste spotkanie jubileuszowe odbędzie się w sobotę 11 maja o godz. 16:00 w Sali Obrad Rady

Miasta Krakowa. Zakończymy koncertem jubileuszowym w dniu 12 maja o godz. 18:30 w Sali „Floranka” (ul. Basztowa 8). Na wszystkie te spotkania serdecznie zapraszamy.

W tym miejscu chciałbym szczególnie gorąco podziękować Panu Tadeuszowi Trzmielowi za ponad 30-letnie wsparcie oraz pomoc w przygotowaniach do jubileuszu, jak i wszystkich dotychczasowych Festiwali „Krakowska wiosna”.

PK: Organizujecie już IX-tą edycję Festiwalu Chórów Męskich „Krakowska wiosna”. Czym jest ten festiwal dla „Lutni Krakowskiej”?

ZO: Istniała potrzeba zorganizowania spotkań chórów męskich, najlepiej cyklicznych, gdzie moglibyśmy zaprezentować się oraz skonfrontować poziom artystyczny i repertuar. Przy okazji spędzić przyjemnie czas w gronie chórzystów, miłośników śpiewu i rodzin.

Zarząd naszego chóru podjął się tego zadania i dziś jest to nasza wizytówka i znak firmowy.

Dodatkowym atutem tych spotkań jest sceneria i niezwykły prawie rodzinny klimat.

Przez 7 lat występowaliśmy w Hali „F” lub „D” Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca w Krakowie. Pomiędzy dwoma rzędami pięknie odrestaurowanych zabytkowych tramwajów ustawiono krzesła dla widzów. Z przodu hali ustawiono praktykable pod okolicznościowym bannerem.

Dla odmiany w ubiegłym roku chóry prezentowały się w parku Dworku Białoprądnickiego przy ul. Papierniczej w Krakowie.

W tym roku spotkamy się w Muzeum Lotnictwa Polskiego. Tam też jest ciekawa sceneria, wśród zabytkowych samolotów. Na pewno wniesie coś nowego, a o to nam chodzi.

PK: Co trzeba zrobić, żeby wstąpić do chóru „Lutnia Krakowska”?

ZO: Zapraszamy wszystkich, którzy lubią śpiewać i pracować w grupie. Znajomość nut mile widziana, ale niekonieczna. Od tego roku zapraszamy również panie. Można powiedzieć, że jest to informacja szokująca w 120-letniej historii chóru. Z solistkami występowaliśmy wielokrotnie, ale Lutnia była zawsze męska. Wyszliśmy naprzeciw życzeniom naszych licznych sympatyczek, ponadto daje nam to możliwość wzbogacenia repertuaru o utwory na chór mieszany. To nie znaczy, że całkiem zrezygnowaliśmy z występów sekcji męskiej.

Próby odbywają się na terenie Zajezdni Tramwajowej Podgórze w poniedziałki i czwartki w godz. 17:00-19:00. Serdecznie zapraszamy! ■

WŁADYSŁAW MICHAŁSKI

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

Rok 2018 był 56. rokiem działalności Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie, jednego z najstarszych i najaktywniejszych w naszym mieście. Rok 2018

to zarazem rok 60-lecia honorowego krwiodawstwa w Polsce, co mobilizowało naszych członków do szczególnej aktywności. Podczas Małopolskiej Gali PCK 10 marca 2018 roku w Krynicy Klub został wyróżniony okolicznościową statuetką z okazji 55-lecia swojej działalności. Ponadto Jacek Ćwierz został wyróżniony odznaczeniem „Zasłużony Dla Zdrowia Narodu”, Roman Abratowski otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi, a Bogusław Dura, Mieczysław Gumuła i Ireneusz Jędrychowski otrzymali Brązowe Krzyże Zasługi.

Praca Klubu koncentrowała się na indywidualnym oddawaniu krwi przez jego członków oraz na pozyskiwaniu nowych krwiodawców spośród młodych, nowo przyjętych do MPK pracowników. Reagowaliśmy też, jak zawsze spontanicznie, na różnego rodzaju wypadki losowe. Tak było po wypadku autokaru 9 czerwca 2018 roku na „Zakopiance” w okolicach Tenczyna. Ucierpieli uczniowie ze Szkoły Podstawowej w Wilanowie, a Prezes Sekcji Klubu Wola Duchacka – Jacek Ćwierz, wystąpił z apelem o oddawanie krwi dla poszkodowanych dzieci.

W dniach 26-28 października 2018 roku po raz kolejny Klub zorganizował wycieczkę do Poronina. Jej organizatorami były Sekcje Klubu z Bieńczyc, Woli i Płaszowa (Sebastian Żółek, Artur Drożdż i Marek Adamski).

Najbardziej widoczna działalność Klubu to organizacja kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju. W 2018 roku odbyło się 10 kwest i 1 akcja informacyjna. Pierwszy rodzaj kwest wspierał fundacje i organizacje posiadające zgodę na przeprowadzanie zbiórki publicznych. Były to kwesty dla działającego na rzecz osób z dysfunkcją wzroku Stowarzy-

szenia „Wspólnie Można Więcej”, dla Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „MATIO”, dla Fundacji Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”, dla Fundacji „Słoneczko”, dla Bonifratskiej Fundacji Dobroczynnej.



Klub Honorowych Dawców Krwi wspiera zarząd MPK S.A. w Krakowie. Podczas tradycyjnego spotkania HDK była obecna Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A.

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 „Przystanek Szkoła” i „Przystanek Przedszkole”. Drugi rodzaj kwest to działalność w ramach Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie, w ramach którego Klub funkcjonuje. Ich efekty wspierały podopiecznych PCK w Krakowie: ludzi starszych, samotnych, niepełnosprawnych, ubogich i rodziny wielodzietne,

jedna z kwest przeznaczona była dla chorego byłego pracownika MPK, a jedna tradycyjnie na rzecz podopiecznych Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabo widzących w Krakowie przy ul. Tynieckiej. „Nasze” kwesty mogły się odbyć dzięki niezawodnemu kwestarzowi, jakim od wielu już lat jest Janusz Kękuś. Wspomagało go dwóch młodych wolontariuszy: Wojciech Michałski i Michał Mikołajczyk, a także Wacław Głowa. Ze względu na rozpoczęte na szeroką skalę remonty torowisk i uciążliwe objazdy ta forma działalności została znacznie ograniczona. Informację o działalności Klubu zamieszczał „Przewoźnik Krakowski”, o naszych inicjatywach w krakowskich mediach informował współpracujący z Klubem rzecznik prasowy MPK. Należy też wspomnieć o aktywnym udziale Klubu w przygotowaniu i organizacji tradycyjnej „Mszy Tramwajarskiej” w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy Ojców Redemptorystów. Członkowie Klubu stanowili też najczęściej poczet sztandarowy MPK podczas różnych uroczystości na terenie miasta i na pogrzebach długoletnich pracowników. ■

WŁADYSŁAW MICHAŁSKI

KRWIODAWCY Z MPK NA WSPÓLNYM SPOTKANIU

Jak co roku w ramach ogólnopolskich obchodów „Dni Honorowego Dawstwa Krwi” w dniu 14 grudnia 2018 roku odbyło się tradycyjne spotkanie honorowych krwiodawców, członków Klubu „HDK” PCK przy MPK S.A. w Krakowie z Zarządem Spółki oraz przedstawicielami działających na terenie Przedsiębiorstwa Związków Zawodowych. Te spotkania stają się sporymi wydarzeniami kulturalnymi ze względu na występy dzieci ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Nie-

widomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej 6 w Krakowie. W ramach Ośrodka działa jedyna w Polsce Szkoła Muzyczna I stopnia. 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. Tradycyjne spotkanie to także okazja do podsumowania rocznej działalności Klubu.

W części oficjalnej spotkania zostały wręczone odznaczenia dla krwiodawców. Odznaką Honorową PCK III stopnia wyróżnieni zostali: Janusz Kękuś i Władysław Michałski, Odznaką Honorową PCK IV stopnia: Andrzej Ostafin. Odznaki „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi” I stopnia otrzymali: Artur Drożdż i Kacper Mularczyk, a Odznaki „ZHDK” II stopnia: Mikołaj Korpak

i Dariusz Piorun. W 2018 roku obchodziliśmy 60. rocznicę honorowego krwiodawstwa w Polsce. Medalami „60-lecia Honorowego Krwiodawstwa PCK” zostali

wyróżnieni: Klub „HDK” PCK przy MPK S.A. w Krakowie, Ryszard Sasuła – uczestnik 1. akcji oddawania krwi w 1962 roku, Kazimierz Sułkowski – członek pierwszego Zarządu Klubu, Tadeusz Walczak – długoletni prezes Koła PCK i Klubu „HDK”, Marian Tańczyk i Kazimierz Judka – rekordziści Klubu w ilości oddanej krwi, Jan Smosna – długolet-

ni działacz Klubu, Andrzej Mitka – przewodniczący Komisji Rewizyjnej Koła PCK i Klubu „HDK”, Janusz Kękuś – skarbnik Koła PCK i Klubu „HDK”, „Pierwszy kwestarz” oraz Andrzej Ostafin – prezes Koła PCK i Klubu „HDK”.

Odznaki i medale wręczyli: Bartłomiej Bieniasz – wiceprezes Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie i Rafał Kapałka – członek Zarządu MOO PCK w Krakowie.

Następnie najaktywniejsi krwiodawcy otrzymali symboliczne upominki i wydane po raz kolejny „klubowe” kalendarze trójdzielne.

W spotkaniu uczestniczyli: Katarzyna Bury – członek Zarządu MPK S.A. w Krakowie ds. Prawnych, Krzysztof Utracki – wiceprezes Zarządu Krak Trans Rem Spółka z o.o. oraz przedstawiciele Związków Zawodowych. ■



Odznaką Honorową PCK III stopnia wyróżnieni zostali Janusz Kękuś i Władysław Michałski, Odznaką Honorową PCK IV stopnia Andrzej Ostafin.



JACEK KOŁODZIEJ

MODA W MPK – CZYLI SŁUŻBOWE MUNDURY I KOSZULE PROWADZĄCYCH

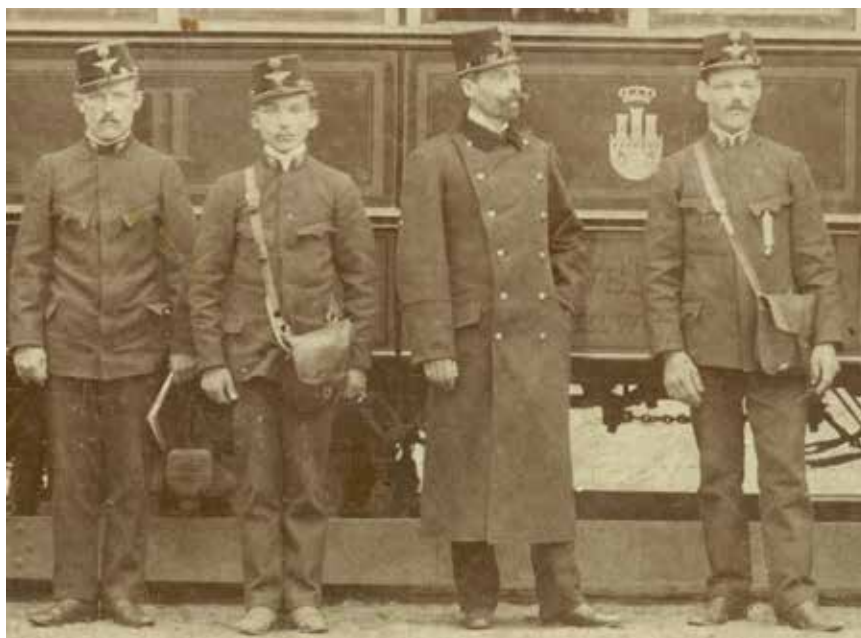
Kierowca autobusu i motornicz tramwaju Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie przystępując do służby musi być odpowiednio ubrany. Jego strój jest ściśle określony i opisany, a firma dostarcza mu ubranie w odpowiednim dla niego czy dla niej rozmiarze. Choć wymogi takowe znajdziemy w obowiązujących wymaganiach dotyczących przewoźnika nie jest to wymysł współczesnego miejskiego urzędnika, ale tradycja Przedsiębiorstwa trwająca blisko 150 lat.

Dziś już wielu z nas o tym nie pamięta, ale tramwaj jest rodzajem kolei poruszającej się po ulicach miasta. Zgodnie z obowiązującymi przepisami w momencie uruchamiania tramwaju

w Krakowie miejską kolej sklasyfikowano jako kolej trzeciorzędą. Na podstawie tych samych przepisów, choć o kategorii znacznie niższej, obowiązywały niemal te same przepisy odnoszące się do bezpieczeństwa, sposobu ruchu i umundurowania całej służby. Na nielicznych zachowanych fotografiach tramwajów prowadzonych przez konie obserwować możemy umundurowanych woźniców. Wraz z wprowadzeniem tramwajów napędzanych prądem wzrósł prestiż Przedsiębiorstwa oraz zatrudnionych pracowników. Wszyscy pracownicy, poza pracownikami administracyjnymi, zostali umundurowani, a na czapkach i stójkach marynarek z zakrytymi guzikami znalazły się dystynkcje określające zajmowane stanowisko. Choć dziś może nam się to wydawać niezwykle dziwne,

ale pracownicy obsługujący tramwaje w zajezdni także otrzymali stosowne uniformy. Pracownicy wyższej rangi, oprócz dwuczęściowego munduru składającego się ze spodni i marynarki, dostali długie płaszcze sięgające poniżej kolan. Zgodnie z obowiązującym standardem, w którym chodzenie bez nakrycia głowy nie było dobrze postrzegane, każdy z pracowników otrzymał wysoką

czapkę z odpowiednim znakiem firmy i numerem pracownika. Dodatkowym atrybutem konduktora był duży zegarek kieszonkowy zawieszony na srebrnym łańcuchu oraz skórzana torba na bilety i pieniądze. To właśnie konduktor sygnalizował motorniczemu zajętemu obsługą pojazdu znaki do zatrzymania i odjazdu po wejściu pasa-



Pracownicy na terenie zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca, rok 1905

żerów oraz zajmował się kontrolą biletów abonamentowych i sprzedażą jednorazowych.

Po przejęciu w 1910 roku tramwajów przez Gminę Kraków zmieniono nieco obowiązujący tramwajarzy strój. Zrezygnowano z typowo austriackiej wysokiej czapki na rzecz okrągłej czapki z szerokim pasem, którego kolor oznaczał stosowną funkcję. W marynarce dotychczasową stójkę zastąpiono kołnierzykiem z umieszczonymi na nim znakami tramwaju elektrycznego. Mimo wprowadzenia nowego wzoru nadal część pracowników nosiła dotychczasowe mundury lub ich fragmenty.

Mobilizacja i wcielenie wielu mężczyzn, w tym pracowników tramwaju, do wojska w 1914 roku spowodowało, że w szeregi pracowników KST zatrudnionych bez-



Konduktorka w wagonie SN2

pośrednio przy obsłudze pasażerów przyjęte zostały po raz pierwszy kobiety, obejmując niełatwą pracę konduktorów. Pierwsza kobieta, żona powołanego do wojska pracownika spółki, obsługująca pasażerów w męskim stroju z torbą na ramieniu na linii głównej pojawiła się pod koniec sierpnia 1914 roku. Jej zręczność i miła obsługa pozytywnie została odebrana przez krakowian korzystających z tramwaju. Pod koniec 1915 roku liczba konduktorek przekroczyła 100 osób. Z czasem kobiety objęły inne funkcje w tramwaju, które dotychczas były przypisane wyłącznie mężczyznom. W styczniu 1916 roku w niektórych wagonach rolę motorniczego, po odpowiednim wcześniejszym przeszkoleniu, objęły panie. Mieszkańcy przyjęli to z mieszanymi uczuciami, ale wykazując swoją punktualność w pracy, sumienność i wydajność w nowej roli sprawdzili się równie dobrze. Pod koniec stycznia 1916 roku już 14 kobiet prowadziło wagony w normalnym ruchu. Nie przewidziano dla Pań odpowiedniego umundurowania. Panie nosiły swoje codzienne stroje, a część z nich ubierała elementy munduru być może pozostawiane przez męża, brata lub ojca zatrudnionego wcześniej w krakowskim tramwaju. Trudności i ograniczenia w dostępie do materiałów sprawiły, że po zakończeniu wojny pracownicy użytkowali nadal mundury przyznane im jeszcze pod panowaniem cesarza. Cerowane, łatanie, poszerzanie nie były dobrym



Kierowca w autobusie Jelcz Pr110 - Zajezdnia Czyżyny

świadectwem ani służby, ani miasta, do którego należały tramwaje. Dostrzegli to mieszkańcy i skarżyli się na stan służbowych ubrań tramwajarzy. Dopiero po licznych artykułach w codziennej prasie gmina zobowiązała się do zakupu nowych mundurów przygotowanych i uszytych według nowych wzorów odbiegających od tych wydawanych w okresie zaborów.

W latach trzydziestych wprowadzone nowe umundurowanie pracowników tramwaju odbiegało kolorystycznie od wcześniejszych. Upodobnione zostało do wprowadzonych w tym samym czasie mundurów obowiązujących w dynamicznie rozwijającej się i niezwykle ważnej firmie – Polskich Kolejach Państwowych. Ciemnoszare mundury z okrągłymi niskimi czapkami na pierwszy rzut oka odróżniały w zasadzie tylko oznaczenia z charakterystycznymi dla napędzanych prądem tramwajów – błyskawicami.

Kolejne zmiany, które prawdopodobnie nie objęły całej załogi, wprowadzone zostały w okresie wojny. Podobnie jak przed dwoma dekadami do służby trafiła większa ilość kobiet. Dla nich wprowadzono m.in. nowy strój służbowy. Panie otrzymały, podobnie jak pracownice tramwajów niemieckich, szare mundury, a głowę ozdabiała furażerka z numerem służbowym. Stosowne długie ciemne płaszcze noszone w okresie jesienno-zimowym dopełniały całości.

Okres powojenny to mieszanina wszystkich typów mundurów, jakie przetrwały zawieruchę wojenną. Przedsiębiorstwo w drugiej połowie lat czterdziestych nie zapewniało mundurów i prawdopodobnie nie wymagało od pracowników ich noszenia, ale stosowny ubiór pracowników tramwajowych mających bezpośredni kontakt z pasażerami był wymuszony przez zajmowane stanowisko. Służba w ruchu była, jak przed laty, nobilitacją i oznaką statusu społecznego. Stary, ale w dobrym stanie mundur lub za duży pochodzący od dawnego pracownika – wielkość i krój nie miały znaczenia. Na zdjęciach zrobionych pod koniec lat czterdziestych lub na początku lat pięćdziesiątych możemy znaleźć pracowników Przedsiębiorstwa ubranych w przeróżne mundury i noszących różnorodne kroje nakryć głowy. Dopiero kilka lat później uregulowano sytuację.

Proste umundurowanie wykonane z szarego materiału i z okrągłą czapką obowiązywało w całej komunikacji publicznej, zarówno miejskiej jak i autobusowej podmiejskiej oraz dalekobieżnej.

O przynależności do danej traktacji i służby znaczyły znaki umieszczane na mundurze lub otoku czapki. W ciągu kolejnych lat mundur tracił na znaczeniu, a służba społeczeństwu stawała się powoli zwykłym codziennym sposobem zarabiania. Niemniej w komunikacji miejskiej, zwłaszcza tej eksploatującej tramwaje, można było zobaczyć w dalszym ciągu podtrzymywaną tradycję służby mundurowej. Reprezentacją była najczęściej orkiestra dęta będąca niemal w każdym dużym przedsiębiorstwie komunikacyjnym.

W Krakowie w latach siedemdziesiątych oprócz wspomnianej orkiestry, mundury w codziennym użyciu stosowane były przez konduktorów, kontrolerów biletów oraz inspektorów ruchu. Często jedyną oznaką odpowiedniego ubrania kierowcy czy motorniczego była czapka.

W latach osiemdziesiątych w krakowskim MPK próbowano reaktywować służbowe ubranie pracowników związanych bezpośrednio z obsługą pasażerów. Niestety, mimo stosownych zarządzeń zawierających ry-

sunki i zdjęcia umundurowania wraz z odpowiednimi dystynkcjami rzadko można było spotkać prawidłowo ubranych pracowników Firmy.

W latach dziewięćdziesiątych, po nasyceniu się pełną wolnością, w każdej dziedzinie w MPK w Krakowie zaczęto spoglądać na mundur zupełnie inny sposób. To nie miało być wyłącznie ubranie „robocze”, ale podobnie jak przed laty, charakterystyczny znak wyróżniający pracownika MPK spośród innych ludzi jadących pojazdem firmy. Nowy strój miał wskazywać osobę odpowiedzialną i zarazem reprezentanta Firmy, który będzie pomocny w każdej sytuacji.

Była to też odpowiedź na działanie rynku, w którym dla wielu, zwłaszcza polityków, liczyła się tylko cena, nie jakość. Zamiast kierowcy ubranego w koronkowy podkoszulek na ramiączkach obsługującego latem autobus, MPK w Krakowie kierowało pracownika zadbanego i ubranego w koszulę z krawatem. Odpowiedni ubiór zawsze budzić będzie większe zaufanie do wykonywanej pracy.

Dzisiejsze umundurowanie znacząco odbiega od tego,

jakie stosowano w naszym Przedsiębiorstwie przez lata. W codziennej służbie osoby prowadzącej tramwaj czy autobus nie ma już marynarki ale jest koszula i luźny pulower niekrępujący ruchów. Są odpowiednie buty i spodnie. Tradycyjny ubiór pozostał jednak nadal w użyciu i jest noszony przez inspektorów ruchu, których zadaniem jest kierowanie ruchem autobusów czy tramwajów w sytuacjach awaryjnych oraz likwidacja zdarzeń drogowych.

W niemal stu pięćdziesięcioletniej historii naszego Przedsiębiorstwa mundur zmieniał się wielokrotnie. Był odzwierciedleniem panującej mody i trendów w tej nietypowej dziedzinie. Zmieniały się znaki i dystynkcje na ubraniu. W jednym okresie przyznawano zimowe wełniane płaszcze, w innym przyznawano prawdziwe skórzane kożuchy i walonki z onucami na okres zimy. Choć zmieniały się trendy umundurowania zawsze było i zapewne jeszcze długo pozostanie elementem naszego społecznego zaufania. Oby tak było zawsze. ■



Tak prowadzący wyglądają dzisiaj – koszula, krawat i pulower to podstawowe elementy ubioru służbowego

DŹWIGACZE KULTURY ROZDANE!

Już po raz siódmy poznaliśmy laureatów Dźwigaczy Kultury. Nagroda przyznawana przez Krakowskie Biuro Festiwalowe jego Partnerom i Sponsorom to symbol tego, jak ważne dla rozwoju kultury jest wsparcie biznesu i mediów. W tym roku wyróżnienie zaprojektował Dawid Ryski – znany ilustrator, grafik i muzyk. Galę w Galerii Wnętrz Tetmajera 83 uświetnił występ Patrycji Zarychty z zespołem. Dźwigaczem Kultury wyróżnione zostało m.in. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A., które jest partnerem całorocznym Krakowskiego Biura Festiwalowego. Krakowski przewoźnik był także nominowany do nagrody specjalnej – Złotego Dźwigacza Kultury.

– *To między innymi wsparcie, które otrzymujemy od naszych partnerów sprawia, że jakość organizowanych przez KBF wydarzeń jest tak wysoka* – mówi Izabela Helbin, dyrektor Krakowskiego Biura Festiwalowego. – *Standardy organizowanych w Krakowie wydarzeń były wielokrotnie zauważane i doceniane. Nie byłoby to możliwe, gdyby nie wsparcie przedsiębiorców, partnerów biznesowych i mediów.*

Relacje między światem kultury i biznesem są podstawą kreowania obrazu kultury w Polsce i na świecie. Nazwa wyróżnienia przyznawanego przez KBF nawiązuje symbolicznie do pierwszego kręgu kręgosłupa – dźwigającego czaszkę i umożliwiającego ruchy głowy – a także do mitycznego Atlasa.



Za długoletnią współpracę z KBF i zaangażowanie w popularyzowanie festiwalu nagrody specjalne – Złote Dźwigacze Kultury – otrzymali przedstawiciele firm:

- Hard Rock Cafe Kraków – w kategorii Sponsor.
- Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania – w kategorii Partner.
- Kamila Ceran i Maciej Głogowski, Radio TOK FM – w kategorii Patron Medialny. ■

KBF

fot. E. Dufaj dla KBF

MAREK GANCARCZYK

ZŁOTA I SREBRNA ODZNAKA SITK DLA PRACOWNIKÓW MPK S.A.

Walne Zebranie Sprawozdawcze Członków Oddziału w Krakowie za rok 2018 odbyło się w dniu 11 marca 2019 r. W zebraniu uczestniczyli członkowie władz Oddziału – Zarząd, Komisja Rewizyjna, a także przedstawiciele kół i klubów. Złotą Honorową Odznaką SITK uhonorowano: Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu MPK S.A. w Krakowie (pierwszy z lewej), Krzysztofa Francuza (w środku) specjalistę ds. inżynierii ruchu w MPK S.A.. Srebrną Honorową Odznaką SITK odznaczono Jacka Kołodzieja (drugi z lewej), kierownika Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie. ■



HACKATHON PZP Z UDZIAŁEM MPK S.A. W KRAKOWIE

Po raz pierwszy tego typu wydarzenie zrealizował organ rządowy (Ministerstwo Cyfryzacji) – we wrześniu 2016 roku, a tematem przewodnim był sposób wykorzystania dostępnych danych publicznych do tworzenia usług ułatwiających codzienne życie, natomiast w listopadzie 2017 roku Ministerstwo Finansów w ten nowatorski sposób rozwiązywało problem uszczelnienia VAT.

W wydarzeniu, które zaplanowano na 16 lutego 2019 roku, dotyczącym projektu ustawy Prawo Zamówień Publicznych, wzięło udział 100 przedstawicieli różnych instytucji, wykonawców i zamawiających uczestniczących w procesie udzielania zamówień publicznych, począwszy od przedstawicieli organów rządowych, przedstawicieli jednostek samorządowych, podmiotów świadczących usługi użyteczności publicznej (zamawiających sektorowych), poprzez reprezentantów wykonawców, a także przedstawicieli organizacji branżowych (izb gospodarczych) i organów kontrolujących.

Zebranych przywitali Minister Przedsiębiorczości i Technologii Jadwiga Emilewicz oraz Prezes Urzędu Zamówień Publicznych Hubert Nowak przypominając zgromadzonym cel wdrożenia nowych przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, tj. w szczególności podniesienie konkurencyjności, większy udział małych i średnich firm w procesie udzielenia zamówienia, uproszczenie procedur, regulacje obowiązków Prezesa UZP, zachowanie proporcjonalnych warunków realizacji umowy (równowaga Stron).

Aby zadośćuczynić formule Hackathonu Dyrektor GovTech Polska Pani Justyna Orłowska wskazała dodatkowe zadanie dla uczestników: ustalenie prawidłowego sposobu udzielenia zamówienia firmie, która opracowała najlepsze rozwiązanie podczas udziału w hackathonie. Jako nagrodę za poprawne rozwiązanie przewidziano możliwość współudziału wraz Prezesem UZP w tworzeniu opracowania dotyczącego przeprowadzania konkursów w zamówieniach publicznych.

Następnie uczestników zaproszono do zajęcia z góry przydzielonych miejsc, tworząc mieszane zespoły robocze złożone z przedstawicieli zamawiających klasycznych, sektorowych, wykonawców i innych organów. Zadaniem każdego z dziesięciu powstałych zespołów było przekazanie idei związanych z procesem udzielania zamówień celem wypromowania nowych zapisów.

W zespole, do którego przydzielono przedstawiciela IGKM (wraz z przedstawicielami Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Urzędu Miejskiego w Gdańsku, PKP Intercity, PGNiG Serwis, Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Izby Gospodarczej Energetyki i Ochrony Środowiska) jako jeden z pierwszych pojawił się problem elektronizacji prowadzonych postępowań. Przy proponowanym kształcie zapisów ustawy PZP nie określono w sposób jasny, na czym polega elektronizacja po stronie zamawiającego, tj. w jaki sposób należy publikować dokumenty wytworzone przez zamawiającego, w jakiej formie zbierać oświadczenia o bezstronności członków komisji i innych osób biorących udział w procesie udzielania zamówień oraz jak w sposób jednoznaczny archiwizować wytworzone w związku z zamówieniem dokumenty. Zwłaszcza, że projekt ustawy przewiduje utrzymanie składanych odwołań i przystąpień do odwołań w postaci papierowej. Drugim rozważanym przez zespół problemem okazał się tryb przetargu ograniczonego. Konieczność zamieszczania SIWZ przed dokonaniem kwalifikacji wykonawców spowodowała, że w ostatnim czasie stosowanie tego trybu podstawowego zwłaszcza w środowiskach sektorowych, nie jest zbyt popularne.

W ciągu czterogodzinnej dyskusji analizowano jeszcze kilka problemów, ale na potrzeby prezentacji ostatecznie jako główny wybrano temat, który zgodnie połączył cały zespół, mając na uwadze odbiorców przepisów, tj. zarówno zamawiających, wykonawców jak i organy kontrolujące. Zauważano brak spójności i przejrzystości przepisów dotyczących zawartości dokumentów wytworzonych przez zamawiających określanych w przepisach ustawy, a to dokumentami zamówienia, a to SIWZ, a to opisem potrzeb i wymagań, czy warunkami zamówienia.

Po trwającej dziesięć godzin giełdzie zaprezentowanych pomysłów przez praktyków zajmujących się na co dzień lub występujących w procesach udzielania zamówień publicznych teraz pozostaje poczekać na ewaluację i wdrożenie idei przez Urząd Zamówień Publicznych. Czasu jak wiemy niewiele mając na uwadze proces legislacji, a projekt ustawy niewątpliwie wymaga jeszcze przemyślenia w wielu aspektach. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

KIEROWCY Z ZAJEZDNI AUTOBUSOWEJ BIEŃCZYCE DBAJĄ O SVOJE MIEJSCE PRACY!

Nikomu chyba nie trzeba tłumaczyć jak ważny jest porządek w miejscu pracy. Uporządkowane narzędzia w warsztacie poprawiają bezpieczeństwo, a ład (choćby względny) na biurku powoduje, że znalezienie potrzebnego dokumentu nie jest związane z wywracaniem stosu papierów do góry nogami. Dla prowadzącego takim miejscem pracy jest kabina kierowcy, w której spędza kilka godzin każdego dnia. I tutaj bardzo ważne jest utrzymanie porządku – zarówno tego sensu stricte, czyli czystości deski rozdzielczej, koła kierownicy itp., jak i w szerokim ujęciu – czyli dbałości o stan techniczny. Zgłaszanie wszelkich usterek i nieprawidłowości przyczynia się do utrzymania autobusów we wzorowym stanie. Żadna prośba o skrócenie obudowy kabiny, regulację zawieszenia fotela, czy wymiany zużytej tapicerki nie spotyka się z odmową stacji obsługi. Współpraca na linii zajezdni – warsztat jest istotnym elementem dbałości o miejsce pracy kierowcy.

Aby jednak nie tylko wymagać, ale również premiować pozytywne zachowania prowadzących stosuje się dodatkowe motywatory. Jednym z nich jest np. przydział autobusu. Kierowca, który wyróżnia się w swojej dbałości o mienie firmy, może być nagrodzony tzw. przypisaniem do jednego, konkretnego pojazdu. Inną formą zachęty są organizowane w naszym przedsiębiorstwie konkursy. Jednym z nich, o bodajże najdłuższym rodowodzie, jest konkurs „Dbam o swoje miejsce pracy”. Jego historia zaczęła się w Zajezdni Autobusowej Płaszów ponad 16 lat temu (i trwa do dzisiaj). Ówczesny kierownik, a obecny wiceprezes zarządu Grzegorz Dyrkacz, wbrew krytycznym, czy też może wątpliwym w powodzenie tej akcji, głosem zainaugurował pierwszą edycję konkursu

dla swoich prowadzących. Przez długie lata wydarzenie to odbywało się tylko w Płaszowie, ale z biegiem czasu sceptycy zaczęli zauważać korzyści, które płynęły z docenienia wkładu kierowców w dbałość o stan taboru. „Dbam o swoje miejsce pracy” to w linii prostej protoplasta wydarzenia słynnego już nie tylko w skali naszego przedsiębiorstwa –

przyznania odznak „Lider Jakości”.

W 2018 roku odbyła się IX edycja konkursu w Zajezdni Autobusowej Bieńczyce. Droga do tego aby zostać laureatem konkursu nie jest wcale prosta. Nie wystarczy tylko dbałość o wygląd kabiny, ale trzeba spełnić kilka dodatkowych warunków. W skrócie – trzeba być również wzorowym kierowcą. Komisja konkursowa w skład której wchodzi: kierownik, dyspozytorzy oraz piloci zwraca

uwagę na nienaganny przebieg pracy.

O kolejności zajętych miejsc decyduje suma ocen dbałości o czystość kabiny, ilość ocenionych dni pracy (przy takiej samej ocenie końcowej) oraz wzorowa postawa w wykonywaniu powierzonych obowiązków.

13 grudnia o godzinie 13:00, na spotkaniu przedsięwziętym wyróżniono prowadzących, którzy otrzymali pamiątkowe dyplomy oraz nagrody rzeczowe. W tej edycji laureatami zostali:

- Pani Ewa Haber,
- Pan Marek Kwinta,
- Pan Janusz Gawlik,
- Pan Krzysztof Grzywiński,
- Pan Mariusz Nieć.

Wszystkim wyróżnionym serdecznie gratulujemy wzorowej postawy oraz życzymy sukcesów w kolejnych edycjach konkursu „Dbam o swoje miejsce pracy” oraz „Lider Jakości”. ■



Najlepszym kierowcom dyplomy wręczył Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

JOLANTA KARBOWIAK

KRZYSZTOF NAPRAWSKI PRZESZEDŁ NA EMERYTURĘ

Dzień 25 stycznia 2019 roku był ostatnim dniem pracy w MPK S.A. Krzysztofa Naprawskiego.

Jego związek z naszą firmą rozpoczął się 3 listopada 1975 roku. Wtedy to, jako student AGH, podjął pracę motorniczego w niepełnym wymiarze godzin w zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie. Dla służb technicznych nie był łatwym pracownikiem. Z racji zamiatowania do pojazdów szynowych dużo wiedział na temat ich budowy i działania, więc służby techniczne miały z nim „problem”, gdyż przy awarii „swojego wozu” nie dawał się zbyć.

Dyplom obronił w czerwcu 1980 roku i wtedy zaczął pracować jako mistrz w systemie czterobrygadowym w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów (ZET) Nowa Huta. Funkcję tę pełnił przez półtora roku. Ówczesny kierownik ZET-Nowa Huta, Julian Pilszczek, dostrzegł potencjał drzemący w tym młodym mistrzu i z końcem 1981 roku awansował go na Zastępcę Kierownika Stacji Obsługi, a niecałe 3 miesiące później objął stanowisko Kierownika Stacji Obsługi.

W tamtym czasie, tj. w 80-tych latach, była zupełnie inna struktura organizacyjna: w skład zakładu Eksploatacji Tramwajów czy Autobusów wchodziłi wszyscy pracownicy pracujący na terenie danej jednostki: prowadzący pojazdy, pracownicy hali i zaplecza, administracja, sprzątający tabor i teren, pracownicy bufetu, centrali telefonicznej... Taki zakład liczył około 1000 osób, w tym pracowników technicznych, bezpośrednio obsługujących tabor na Stacji Obsługi (hali) około 200.

Dzięki jego inicjatywie dokonano pionierskiego rozładunku wagonów na Dworcu Towarowym, gdzie w latach 80-tych rozładowywano wagony tramwajowe, przyjeżdżające z Konstalu Chorzów do Krakowa na platformach kolejowych. Wybudowano tam specjalne stanowisko do przenoszenia wagonów z platformy bezpośrednio na torowisko. Wcześniej używano do takiej operacji 2 dźwigów, co było bardzo niebezpieczne i czasochłonne, a dodatkowo wymagało zamknięcia ulicy.

Funkcję Kierownika Stacji Obsługi piastował do końca sierpnia 1987 roku. W hierarchii zawodowej znowu zrobił krok do przodu i awansował na zastępcę kierownika ZET-Nowa Huta. Odpowiadał za pion techniczny.

Jako mistrz, a później kierownik, wprowadził wiele in-

nowacji technicznych do eksploatowanych wówczas w firmie wagonów. Zgłosił wiele pomysłów racjonalizatorskich, które wcielono w życie, np.: awaryjne światła kierunkowskazów, wycieraczka szyby bocznej przy stanowisku motorniczego wagonu 105N i 105Na, modernizacja świateł STOP w wagonach tramwajowych i jeszcze parę innych. Dla dzisiaj prowadzących pojazdy szynowe są to zupełnie normalne, niezbędne rozwiązania techniczne, a w tamtych czasach trzeba je było po prostu wymyślić i wprowadzić w życie.

Życie szło do przodu i niosło nowe wyzwania. W marcu 1990 roku pożegnał Nową Hutę, bo powierzono mu stanowisko Kierownika Wydziału Eksploatacji Tramwajów Podgórze. Nowe doświadczenia dały podwaliny pod następny krok. Od 1 stycznia 1991 roku dokonano zmian organizacyjnych i utworzono Oddział Utrzymania Trakcji Tramwajowej. Kierownikiem tej komórki, która stanowiła jednostkę zwierzchnią nad Stacjami Obsług w Nowej Hucie i Podgórzu został właśnie Krzysztof Naprawski. Pod „skrzydłami” miał jeszcze Dział Techniczny i Dział Kontroli Technicznej Tramwajowej.

Po 4 latach awansował na stanowisko Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych.

W następstwie tego posunięcia organizacyjnego zlikwidowano Oddziały Utrzymania Trakcji Tramwajowej i Autobusowej, Stacje Obsług zaczęły podlegać pod Zastępcę Dyrektora ds. Technicznych wraz z Działem Zaopatrzenia, Oddziałem Infrastruktury i Zaplecza (obecny Dział Inwestycji, Remontów i Obsługi Infrastruktury) i Działem Inwestycji. W połowie 2000 roku zmieniono nazwę stanowiska na Dyrektor ds. Technicznych. Dyrektorem był do 28 lutego 2003 roku. Ważnym wydarzeniem, które miało miejsce podczas jego kadencji dyrektorskiej było wprowadzenie do eksploatacji wagonów typu NGT6.

Od 1 marca 2003 roku powierzono mu stanowisko Kierownika Działu Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej Głównego Specjalisty ds. Kontroli i na tym stanowisku pracował przez prawie 16 lat, do końca swojej kariery zawodowej. A był taki czas, gdy w Dziale Kontroli Techniczno-Eksploatacyjnej, oprócz Sekcji Technicznej Tramwajowej i Autobusowej była Sekcja Kontroli Wewnętrznej, Sekcja Kontroli Biletów czy też Sekcja Ochrony Mienia. Pełnił też funkcję Pełnomocnika ds. Ochrony Danych Osobowych.

Wachlarz zagadnień, którymi zajmował się Krzysztof Naprawski, był wielki. Do wszystkich funkcji podchodził w sposób profesjonalny i nie bagatelizował żadnych. Jeżeli czegoś nie wiedział, konsultował się z innymi pracownikami z branży, co powodowało, że jego stanowisko było zawsze bardzo wyważone. Permanentnie starał się doszkalać i dzięki temu informacje i odpowiedzi przez niego udzielane były zawsze wiarygodne, rzetelne, a dzięki jego ogromnemu doświadczeniu cechowały się wielką przydatnością w codziennej działalności Spółki. Jego wiedza fachowa została doceniona nie tylko w naszej firmie, ale i na forum



Krzysztof Naprawski

ogólnopolskim. Wyrazem tego było, między innymi, powierzenie mu na 5 lat funkcji przewodniczącego Komisji Tramwajowej w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Był inicjatorem zmian w przepisach i normach, dotyczących komunikacji miejskiej, w zakresie walidacji przepisów i norm do obecnych realiów i wymagań w dziedzinie rozwiązań komunikacyjnych i taborowych. Był powoływany na forum krajowym na konsultanta zespołów tematycznych, które służyły rozwiązaniu wielu zagadnień odnoszących się do problemów komunikacyjnych np. emisja hałasu tramwajowego. Z ramienia MPK S.A w Krakowie był konsultantem przy budowie infrastruktury tramwajowej w Tunelu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Za swoją działalność i wiedzę został uhonorowany różnymi odznaczeniami państwowymi i resortowymi, a także listami gratulacyjnymi od Prezydenta Miasta Krakowa.

Mimo że nie posiadał formalnych uprawnień eksperta, to opiniował dla Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej rozwiązania konkursowe w taborze komunikacyjnym. Dla Prokuratury w Katowicach sporządził też ekspertyzę dotyczącą stanu technicznego tramwaju.

Był jednym z wielu uczestników opracowania wymagań dla nowych wagonów tramwajowych Krakowiak. Później

sam intensywnie i często osobiście uczestniczył w ich odbiorach.

Swoją postawą w pracy i sposobem podejścia do różnych tematów i problemów stworzył pewną markę, pewne standardy pracy. Wiele wymagał od swoich pracowników, kolegów, ale przede wszystkim wymagał od siebie. Był przełożonym, który nie uciekał przed problemami. Wręcz przeciwnie, stawiał im czoła, boksował się z nimi i najczęściej wygrywał. Nigdy nie zostawiał swoich współpracowników samych z trudnościami. Pomagał znaleźć rozwiązania satysfakcjonujące wszystkie strony.

Był dobrym przełożonym, wzbudzał zaufanie i szacunek wśród pod-

władnych. Potrafił zrugać, ale też i obronić swoich pracowników. Nigdy nie wypominał potknięć, za które podwładny już „oberwał”. Nawet karcic umiał z klasą: zawsze w cztery oczy w zaciszu swojego gabinetu. Pochwalić i podziękować za dobrze zrealizowane zadanie też umiał. To niezwykle rzadkie, ale jakże cenne cechy charakteru u przełożonych. Przez wielu pracowników naszej Spółki, którzy nie mieli z nim bezpośredniego kontaktu, zostanie zapamiętany jako autor niekonwencjonalnych życzeń świątecznych, które składał nie tylko drogą e-mailową, ale często też osobiście. Był zawsze oryginalny.

Tak pisać o Krzysztofie Naprawskim można jeszcze wiele. To ponad 43 lata pracy w naszej Spółce. Wiele jego zasług, wiele wspomnień i tematów z Nim związanych. Ale to nie ma być książka, tylko wspomnienie i podziękowanie za wspólnie przeżyty, przepracowany czas, za cenne rady i życzliwość. Jego postać już na zawsze zapisała się na kartach najnowszej historii MPK S.A w Krakowie. Dziękujemy za wszystko i życzymy spokojnej, zdrowej, długiej emerytury. A ponieważ zostawił nam swój numer telefonu, to pewnie niejednokrotnie będziemy czerpać z tej skarbnicy wiedzy i dobrych rad.

*„Wiek emerytalny po to jest nam dany
By realizować niespełnione plany...”*



NISKOPODŁOGOWY TRAMWAJ NA LINII NR 22 W NOWEJ HUCIE

Na linii nr 22 łączącej Kopic Wandę z Borkiem Fałęckim, zaczęły kursować niskopodłogowe tramwaje NGT8. Obecnie są to dwa wagony. Warto jednak pamiętać, że w przyszłym roku w Krakowie przybędzie aż 50 nowych, niskopodłogowych tramwajów, które zastąpią wystużone wagony z wysoką podłogą. ■

MG

Fot. Dominik Włodarczyk



HUBERT WAGUŁA

REMONT PUNKTU SOCJALNEGO W BORKU FAŁĘCKIM



Borek Fałęcki to kolejny w pełni zmodernizowany Punkt Socjalny dla kierowców MPK S.A. w Krakowie. Wnętrze kontenera stojącego przy pętli na ul. Orzechowej zostało kompletnie przebudowane i zmienione. Dzięki likwidacji wydzielonego pomieszczenia przeznaczonego do celów komercyjnych uzyskano dwa razy większą powierzchnię użytkową. W punkcie przebudowano pomieszczenia sanitarne. Wymienione zostały wszystkie instalacje i przyłącza.



Punkt został wyposażony w nowe meble, automat do sprzedaży napojów, mikrofalówkę, dozownik wody oraz fotel do masażu. Wnętrze zostało zaaranżowane w kolorystyce beżowej na wzór Punktu Socjalnego zlokalizowanego na ul. Strzelców. W efekcie polepszyły się warunki pracy dla naszych kierowców – tak licznie odwiedzających ten punkt. Przypominamy że na pętli Borek Fałęcki kończy i rozpoczyna kursowanie 18 linii autobusowych. ■

KATARZYNA SADOWSKA

PASAŻER PISZE DO MPK...



Opowiadanie o skargach przesyłanych do MPK S.A. w Krakowie nie jest wcale proste. Zaskakują nie tylko poruszane problemy, a l e

także sposób, w jaki pasażerowie zwracają się do pracowników krakowskiego przewoźnika.

Nie zawsze też pasażerowie kończą korespondencję w sposób tradycyjny. Pojawiają się takie formy pożegnania jak: „życzę wam wszystkiego najgorszego”, „pluję na was” lub „z darem modlitwy”.

Oprócz skarg do MPK S.A. w Krakowie wpływają liczne wyrazy uznania dla prowadzących pojazdy. Niektóre dotyczą sytuacji, w których prowadzący po prostu wykaże się uprzejmością i życzliwością. Część pochwał przychodzi od osób niepełnosprawnych, którym została udzielona pomoc. Coraz częściej też prowadzącym zdarza się przyczynić do odnalezienia osób poszukiwanych. W ostatnich miesiącach wpłynęła np.

pochwała dla motorniczego za spostrzegawczość, pomoc i wysoką kulturę osobistą. Motorniczy podszedł do niewidomego mężczyzny w tramwaju i zapytał, czy chciałby usiąść, a następnie odprowadził Pana na krzesło i zapytał, na którym przystanku będzie wysiadał. Pochwałę za wzorową postawę otrzymał motorniczy, który na przystanku Lipińskiego zauważył leżącego na

chodniku starszego mężczyznę. Opiekowały się nim już inne osoby, ale mężczyzna cały czas pozostawał nieprzytomny. Motorniczy zgłosił dyspozytorom, że

zostanie na miejscu do czasu przyjazdu karetki. Kilka minut później u poszkodowanego doszło do zatrzymania krążenia. Dzięki tej decyzji mógł podjąć akcję resuscytacji, którą prowadził aż do czasu przyjazdu karetki pogotowia. Motorniczy wiedział, jak postępować i umiał udzielić pierwszej pomocy.

Dzięki spostrzegawczości kierowcy autobusu linii 139 odnaleziono zaginionego mężczyznę. Kierowca zwrócił uwagę na zdezorionowanego pasażera o wyglądzie zbliżonym z rysopisem podanym w komunikacie o zaginięciu 83-letniego mężczyzny i powiadomił dyspozytorów MPK, a oni policję. Skierowani na miejsce funkcjonariusze potwierdzili tożsamość 83-latką i wezwali karetkę,

aby sprawdzić, czy odnaleziony nie wymaga opieki medycznej. Po upewnieniu się, że starszemu panu nic nie dolega, policjanci odwieźli mężczyznę do domu i przekazali rodzinie.

Z kolei kierowca Pan Stanisław Jóźwik dwa razy udzielał pierwszej pomocy. Gdy widział, że ktoś potrzebuje pomocy nie wahał się wybiegać z kabiny autobusu, żeby



Niepełnosprawni pasażerowie bardzo doceniają pomoc prowadzących podczas wsiadania i wysiadania

przewodzą resuscytację ratując innym życie. Za sumienną pracę, ratowanie życia i bezinteresowną pomoc potrzebującym został nominowany do tytułu Osobowość

Roku 2018 w kategorii „Samorządność i społeczność lokalna”. Plebiscyt był organizowany przez „Dziennik Polski” i „Gazetę Krakowską”. ■

Fragmenty skarg wystawianych do MPK S.A. przez pasażerów:

- „Syn wracając ze szkoły został skandalicznie potraktowany przez kierowcę w obecności kolegów i innych pasażerów... Być może przyczyną takiego zachowania kierowcy był fakt, że syn nacisnął przycisk otwierania drzwi nogą, co tłumaczył brudnym bokiem autobusu”
- „W dniu 30 października 2018 r. na pętli Borek Fałęcki, jestem pewna, że kierowca odjechał z pętli 3 sekundy za wcześnie.”
- „Wierzę, że moja skarga coś da
Inaczej nie czyniłabym ambarasu,
Bowiem szkoda pana i mojego czasu”(…)
- „Cóż ja, jako pasażer MPK mogę?
Wsiąść do autobusu i odczuwać trwogę”
- „nie pojawił się żaden z rzecznych autobusów... co oznacza, że zostałem poszkodowany na kwotę 3 zł oraz 35 minut mojego życia”,
- „dobiegałem do przystanku, a kierowca nie zatrzymał się, pomimo dawania sygnału do zatrzymania włączonym telefonem”,
- „Chciałbym zgłosić, iż dojazd bądź wyjazd z ulicy Borkowskiej to jakaś kpina. (...) Przez Was dziewczyna mnie rzuciła!! Dzięki... Dobrze, że chociaż na gapę można jeździć... „

MAREK GANCARCZYK

OSOBY PORUSZAJĄCE SIĘ NA WÓZKACH DOCENIAJĄ ZMIANY W MPK

Krystian Wasilewski przyjechał do Krakowa 28 września 2006 roku, a więc prawie 13 lat temu. Ponieważ zdecydował się na przeprowadzkę do innego miasta postanowił na początku 2019 roku przyjechać do MPK, aby podziękować za możliwość podróży tramwajami i autobusami. „MPK, cenilem za to że zimą nie musiałem jeździć wózkiem, gdy jechałem gdzieś dalej tylko mogłem wjechać wózkiem do autobusu. Fakt, że na początku było kiepsko z autobusami, bo nieliczne miały rampę dla wózków i czasem nawet 1,5 godziny stałem i czekałem na odpowiedni autobus. W ostatnich latach drastycznie to się zmieniło, ponieważ teraz każdy pojazd ma rampę. No i tramwaje, po zakupie Krakowiaków i montażu ramp w Bombardierach znikł problem z wysokością peronów. Obecnie osoba na wózku, może dostać się wszędzie, gdzie dojeżdża MPK i to jest ogromny plus. Jechałem ostatnio autobusem w Ełku, stwierdziłem, że za bardzo przyzwyczałem się do krakowskiego standardu. Autobusy w Ełku mają plastikowe siedzenia, są nieestetyczne, ale rampy mają. Ogólnie jesteście super” – stwierdził Krystian Wasilewski.



Dodał także, że kierowcy i motorniczowie MPK są pomocni i nie ma do nich zastrzeżeń. Jak sam przyznaje w swojej historii podróży komunikacją miejską w ciągu ostatnich kilkunastu lat miał zaledwie kilka przykrych sytuacji. ■

POMAGANIE MA SENS

Rozmawiamy ze Stanisławem Jóźwikiem, od dziewięciu lat kierowcą autobusu w zajezdni Bieńczyce, nominowanym do tytułu „Osobowość Roku 2018” w plebiscycie organizowanym przez „Gazetę Krakowską” i „Dziennik Polski”

Marek Gancarczyk: Gratuluję! W plebiscycie „Osobowość Roku 2018” organizowanym przez „Gazetę Krakowską” i „Dziennik Polski” zajął Pan drugie miejsce z liczbą niemal 600 głosów i do ostatnich minut walczył Pan o zwycięstwo. Co Pan myślał widząc tyle oddanych na siebie głosów?

Stanisław Jóźwik: Przede wszystkim chciałbym bardzo podziękować za samą nominację. Jest to dla mnie bardzo duże wyróżnienie, ale jednocześnie także dla MPK i dla tych osób, które wykonują pracę kierowcy. Głosowanie rzeczywiście było emocjonujące, a walka o pierwsze miejsce trwała do ostatnich minut. Dlatego bardzo dziękuję tym wszystkim, którzy oddali na mnie głos wysyłając smsa. Myślę, że pomimo tego, że zająłem drugie miejsce i tak mogę czuć się zwycięzcą, skoro aż tyle osób uznało, że to mnie należy się ten tytuł. A ponieważ byłem nominowany za pomaganie innym, więc plebiscyt promował taką właśnie postawę.

MG: Jak się Pan dowiedział o tym, że jest Pan jedną z osób nominowanych do tytułu „Osobowość Roku 2018” w plebiscycie organizowanym przez dwie krakowskie gazety?

SJ: Szczerze mówiąc to dowiedziałem się od kolegów, którzy pewnego dnia rano zadzwonili do mnie i powiedzieli, że jest nominowany w konkursie organizowanym przez gazety. Początkowo nie chciałem im uwierzyć, ale w końcu przesłali mi link i rzeczywiście potwierdziło się, że to prawda.

MG: Był Pan zaskoczony, że został Pan nominowany i rywalizuje o ten tytuł m.in. z bardzo znanymi politykami?

SJ: Tak, owszem byłem zaskoczony. Moje zachowanie nie było przecież jakimś wielkim wyczynem, bo według mnie pomaganie drugiej osobie powinno być czymś naturalnym. Poczułem się wyróżniony, spośród wielu osób, które na pewno zrobiły coś szczególnego i również zasługują, aby ich docenić.



Stanisław Jóźwik, kierowca MPK S.A. w Krakowie

MG: Pana nominacja do udziału w tym plebiscycie nie była przypadkowa. Dwa razy ratował Pan życie drugiej osobie. Raz był to rowerzysta, który zasnął na przystanku, z kolei za drugim razem leżący na chodniku mężczyzna. Która z tych sytuacji była dla Pana trudniejsza?

SJ: Obie sytuacje były dla mnie bardzo stresujące. Jednak ta druga była gorsza. Wyglądało to bowiem strasznie. Mężczyzna leżał na chodniku, nie dawał znaku życia. Miał ranę głowy i wokół była krew. Nie wyglądało to dobrze gdy dojeżdżałem autobusem do przystanku i zobaczyłem, co się stało.

MG: Wiem, że za ratowanie życia był Panu bardzo wdzięczny rowerzysta, który zasnął. Czy wie Pan jak czuje się obecnie?

SJ: Tak, cały czas mam kontakt z tym Panem. Dostyc często się spotykamy. Nawet ostatnio mieliśmy takie spotkanie na kawie. Rozmawiamy o rzeczach ogólnych, o pracy, o sporcie, bo jest dużym fanem sportu. Jest to bardzo ciekawy, serdeczny i ciepły człowiek.

MG: Od wielu lat jest Pan kierowcą autobusu i ma możliwość obserwacji wielu ludzi w tym kierowców

samochodów. Jak Pan wyjaśni to, że ludzie sobie nie pomagają gdy widzą wypadek? Nie chcą, boją się tego?

SJ: Od 9 lat pracuję w MPK, ale zawód kierowcy wykonuje już w sumie od 40 lat. Mimo to trudno mi na to pytanie jednoznacznie odpowiedzieć. Wydaje mi się jednak, że obecnie rzeczywiście mamy problem z pewnego rodzaju efektem totalnej znieczulicy w społeczeństwie. Być może to tylko moje wrażenie, ale wydaje mi się także, że dawniej przykładano się znacznie większą wagę niż obecnie do edukacji i tego co należy robić np. na drodze. Starsi kierowcy podczas kursu cały czas uczyli młodych i wskazywali na wiele elementów nie tylko prowadzenia samochodu, ale także tego co należy robić gdy coś się komuś stanie. Dzisiaj mam wrażenie, że kierowcy nie są tak szkoleni. Często np. widzę, że instruktor nic nie tłumaczy kursantowi tylko patrzy w telefon. Dawniej każda chwila była wykorzystywana na naukę ucznia.

MG: Czy to właśnie według Pana ten brak edukacji i wiedzy jest powodem tego, że w wielu sytuacjach jedyną osobą, która rusza na pomoc to kierowca lub motorniczy, mimo, że wokół nie brakuje innych osób?

SJ: W znacznym stopniu tak. Wydaje mi się, że brakuje właśnie takich działań, które promowałyby pomaganie innym. Dlatego trzeba o tym głośno mówić i podkreślać nie tylko jak to jest ważne, ale także jak tej pomocy udzielać. Jeżeli nie mamy wiedzy, to często boimy się coś zrobić. Wtedy wygodne jest udawać, że się czegoś nie widziało.

MG: Ostatnio bardzo komentowana była sytuacja, w której starszy mężczyzna domagając się ustąpienia miejsca w autobusie szarpał młodą dziewczynę za włosy. Czy Pan również zauważa ten brak wzajemnej życzliwości między młodymi i starszymi osobami?

SJ: Zauważam to. Młodzi dzisiaj cieszą się życiem, bawią się, ale też ciężko pracują. Dla mnie są takimi samymi pasażerami jak osoby starsze. Każda osoba zasługuje na taki sam szacunek. Niestety zdarzają się sytuacje, w których niektórzy o tym wzajemnym szacunku zapominają.

MG: Zdarzyło się Panu kiedykolwiek interweniować z powodu konfliktu o miejsce siedzące w autobusie?

SJ: Tak kiedyś interweniowałem, ale nie była to sytuacja konfliktowa. Jedna osoba, które poruszała się z kulami wsiadła do autobusu i zapytała mnie, na którym miejscu może sobie usiąść, bo będzie podróżować dłuższy czas. Wyszedłem z kabiny, podszedłem do jednej z najbliższych siedzących osób i poprosiłem o ustąpienie miejsca. Ta osoba chętnie to zrobiła.

MG: W jakich sytuacjach poza ratowaniem życia musiał Pan pomagać pasażerom?

SJ: Ponieważ ludzie podróżują w różnych celach i do różnych miejsc to i mnie zdarzyło się pomagać w różnych sytuacjach. Pomagać np. wnieść zakupy do autobusu. A często służyłem informacją jak trafić na przystanek przy dworcu, czy ten z którego odjeżdża autobus do Wieliczki.

MG: Czy spotyka się Pan z życzliwością pasażerów?

SJ: Tak. Zdarza się, że wychodząc z autobusu pasażer mówi „do widzenia, dziękuję za bezpieczną jazdę”. Gdy otwieram drzwi to mi za to dziękują. Ale nawet gdy pasażerowie nic nie mówią, tylko się uśmiechają, to już jest dla mnie bardzo miłe.

MG: Kierowcy autobusów i motorniczowie bardzo często skarżą się na zachowanie kierowców samochodów. Co Pana najbardziej irytuje na drodze?

SJ: Niepotrzebny pośpiech. Zajeżdżanie drogi. Są kierowcy, którzy za wszelką cenę muszą mnie wyprzedzić tylko po to, aby zajechać mi drogę i zatrzymać się na światłach. Ja wtedy muszę gwałtownie hamować, co naraża pasażerów na upadek. Poza tym irytuje mnie nieustępowanie miejsca, gdy wyjeżdżam z zatoki przystankowej. Jak widzę co czasem wyrabiają kierowcy samochodów, to się nie dziwię, że jest tyle kolizji i wypadków.

MG: Może Pan wymieć jakieś ciekawe przypadki?

SJ: Zdarza mi się widzieć kierowców prowadzących samochód z włączonym tabletem na nogach. Notorycznie widać takich z telefonem przy uchu. Raz zdarzyło mi się widzieć jak kierowca prowadził i jednocześnie jadł zupę. No i ten sposób trzymania kierownicy cały czas jedną ręką.

MG: Jest Pan zawodowym kierowcą od 40 lat. Co najbardziej się zmieniło od tego czasu w pracy kierowcy? Teraz jest trudniej czy może łatwiej niż było kiedyś?

SJ: Zmieniał się przede wszystkim ruch. Jest dzisiaj znacznie większy niż kiedyś. Dawniej lubiłem jeździć w nocy, bo był pełny spokój. Na drodze byłem pełnie sam. Dzisiaj samochody jadą cały czas.

MG: Czego więc Panu życzyć na kolejne dni pracy?

SJ: Spokojnej i bezpiecznej jazdy. To najważniejsze.

Dziękuję za rozmowę. ■

MARCIN ŻABICKI

PROFILAKTYKA NARKOTYKOWA W GRUPIE PROWADZĄCYCH POJAZDY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W dniach 9-10 stycznia br. w MPK S.A. odbyło się szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom używania niedozwolonych środków psychoaktywnych przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. Przeprowadzono je w formie warsztatów, tak, aby dawało również możliwość wymiany doświadczeń poszczególnych pracowników. Ideą jest bowiem wsparcie grupy dyspozytorów oraz osób wspierających ich pracę na pętlach i w nadzorze ruchu poprzez wyposażenie ich w podstawową wiedzę o mechanizmach sięgania po niedozwolone środki, objawach ich zażywania i zasadach prowadzenia rozmów interwencyjnych.

O ile rozpoznanie, że dana osoba ma problemy, które mogą prowadzić do niepożądanych sytuacji jest stosunkowo łatwe i potwierdziły to opinie osób szkolonych, to próba prowadzenia rozmowy o charakterze interwencyjnym jest bardzo, bardzo trudna. I to również potwierdziło się podczas warsztatowego ćwiczenia. Rozmowa z drugą osobą, o której już wiemy, że potrzebuje naszej pomocy, wymaga dużo empatii i jednocześnie własnego zaangażowania.

Przez wiele lat trudnym problemem było zagadnienie profilaktyki alkoholowej w grupie kierowców i motorniczych. Przedsiębiorstwa borykały się z tym problemem szczególnie w obliczu niejasnych i niekonsekwentnych przepisów. Teraz, dzięki zmianom mentalności nowych pokoleń pracowników, braku przyzwolenia społecznego dla pijaństwa za kierownicą, rozwoju technicznych środków kontroli oraz wprowadzeniu nowych zapisów w regulaminach pracy cały ten problem – przynajmniej z ogólnej perspektywy naszego sektora – wydaje się być opanowany. Wyzwaniem współczesnego okresu staje się jednak nowe, dotychczas praktycznie nie występujące zagrożenie ze strony niedozwolonych środków zmieniających świadomość.

Choć o kierowcach i motorniczych transportu miejskiego z pewnością możemy powiedzieć, że jest to grupa społeczna charakteryzująca się większym poczuciem odpowiedzialności niż statystyczny mieszkaniec naszego kraju, to jednak statystyka działa również w drugą stronę: trudno wyobrazić sobie, aby w tej grupie nie napotkać ani jednego pracownika, który miałby problem

z używkami. Wykrywanie jednak sytuacji w których możemy pracownikowi bezspornie udowodnić, że wszedł w kolizję z prawem zażywając narkotyki nie jest już tak oczywiste jak w przypadku stwierdzenia stanu po spożyciu alkoholu lub stanu nietrzeźwości.

Dostępne na rynku narzędzia diagnostyczne zasługują na nasze zainteresowanie choćby z tego powodu, że świadomość u pracowników ich istnienia i możliwości użycia sama w sobie staje się ważnym czynnikiem powściągającym niepożądane zachowania.

Trzeba też zwrócić uwagę na alternatywne sposoby analizowania czynników zagrożenia i wcześniejszego wykrywania sytuacji, w których kierowca czy motorniczy może sięgnąć po „zakazany owoc”. Nie jest to oczywiście proste, ale używając terminu „profilaktyka” mamy na myśli działanie uprzedzające niepożądane zjawisko. Odpowiedzmy więc sobie co może być profilaktyką w naszej sytuacji? Jedni odpowiedzą na tak zadane pytanie, że działaniem profilaktycznym jest niedopuszczenie pracownika znajdującego się w nieodpowiednim stanie psychofizycznym do pracy, a co za tym idzie – zapobieżenie ewentualnym tego skutkom w postaci wypadku. W pewnym jednak sensie jest to jednak działanie *post factum*, bowiem pracownik w takiej sytuacji przekroczył już „czerwoną linię” i z punktu widzenia pracodawcy staje się najczęściej „byłym” pracownikiem. Dlatego też przy prowadzeniu działań profilaktycznych warto szukać odpowiedzi na pytanie: co zrobić aby pracownik nie sięgał po niedozwolone środki psychoaktywne? Nie powinniśmy przy tym sprowadzać tego pytania jedynie do okresu bezpośrednio poprzedzającego rozpoczęcie pracy i pozostawanie pod wpływem używki podczas wykonywania obowiązków służbowych. Niestety trzeba się liczyć z tym, że każde ryzykowne nadużywanie alkoholu lub przygodne zażywanie narkotyków może bardzo łatwo wymknąć się spod kontroli i stać się ogromnym problemem w odroczonym czasie.

Takie sygnały ostrzegawcze bardzo często są widoczne przed sytuacją krytyczną. Kiedy analizuje się głośne medialnie wypadki, bardzo często słyszymy zeznania osób, które dużo wcześniej wyczuły narastające problemy u sprawcy zdarzenia, jednak nie potrafiły na tyle zdefi-

niować swoich spostrzeżeń, aby skanalizować je w konkretnych działaniach zapobiegawczych. Praktyka działań profilaktycznych wychwytyjących problemy we wczesnym stadium ich rozwijania się może wydatnie podnieść nasze bezpieczeństwo w przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Aby lepiej wyostrzyć problem spróbujmy wskazać te grupy prowadzących pojazdy, które są w grupie podwyższonego ryzyka. Należą do nich przede wszystkim osoby zmagające się z różnego rodzaju problemami żywioowymi. W szczególności są to problemy dotyczące ich najbliższych: ciężka choroba, śmierć bliskiej osoby, problemy w małżeństwie, kłopoty wychowawcze z dziećmi ale również takie sprawy jak nagłe kłopoty finansowe czy mieszkaniowe. Trzeba w tym miejscu wspomnieć, że do osób zmagających się z problemami zaliczamy również osoby przeżywające kryzys bez jakiegoś spektakularnego powodu, zaliczymy do nich osoby borykające się z tzw. kryzysem wieku średniego lub po prostu przytłoczone codzienną rutyną wieloletniego kieratu pracy zawodowej i domowej. We wszystkich wymienionych tu przypadkach osoby pozbawione wsparcia mogą – choć nie zawsze tak się zdarza – próbować sięgać po niepożądane czy wręcz niedozwolone używki. Psycholodzy wskazują nawet charakterologiczne typy osobowości, które w sposób szczególny narażone są na sięganie po takie chemiczne „regulatory” nastroju.

Opisując zagrożenia w grupie prowadzących pojazdy nie sposób też wspomnieć o problemie wydolności psychofizycznej, która u każdego człowieka z biegiem lat w naturalny sposób maleje. Szczególnie widać to na przykładzie kierowców w transporcie międzynarodowym, kiedy kierowca podczas długiej podróży, zdeterminowany działaniem tachografu sięga po środki pobudzające w trakcie czasu pracy, a następnie jest zmuszony sięgnąć po środki wytłumiające w okresie odpoczynku, aby po prostu zasnąć. Jeszcze inną grupę zagrożenia stanowią pacjenci zmagający się z depresją – również wśród nich znajdują się zawodowi kierowcy. Jednym z elementów terapii jest zażywanie środków farmakologicznych, które zazwyczaj niekorzystnie wpływają na psychomotorykę podczas prowadzenia pojazdu. Takie osoby są w szczególnie trudnym położeniu, gdyż samo podjęcie terapii wymaga u nich wysiłku, którego nie mogą przecież połączyć z zaprzestaniem aktywności zawodowej będącej podstawą zapewnienia bytu swojego i najbliższej rodziny.

Jak więc wyłowić w codziennej pracy te sygnały zagrożenia? Wydaje się, że główne możliwości w tym zakresie

należą właśnie do dyspozytorów i ekspedytorów, którzy codziennie mają kontakt z prowadzącymi pojazdy. Choć ten kontakt każdego dnia jest stosunkowo krótki i powierzchowny, to jednak na przestrzeni lat wytwarzają się między tymi osobami specyficzne więzi międzyludzkie. Zazwyczaj dyspozytor zapytany o konkretnego kierowcę ma wiele do powiedzenia o nim, bo poznaje go lepiej również w tym specjalnym czasie pracy jakim są dyżury rezerwy czy również w momentach oczekiwania na podjęcie pracy, bo przecież większość kierowców nie pojawia się w zajezdni na przysłowiowe pięć minut przed. Zazwyczaj też dyspozytorzy są osobami pozostającymi od dawna w zatrudnieniu, a więc posiadającymi doświadczenie specyfiki miejsca pracy jak i doświadczenie życiowe, pozwalające nieco szerzej popatrzeć na problemy życiowe drugiego człowieka. Trudno więc nie docenić tego „szczebla” działań profilaktycznych w firmie transportowej.

Oczekując jednak tego dodatkowego wkładu pracy od dyspozytorów warto wyposażać ich dodatkową wiedzę quasi-psychologiczną, która pomoże im właściwie odczytać odbierane często intuicyjnie sygnały. Wychodząc na przeciw takim potrzebom Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej przygotowała i rozpoczęła realizację specjalistycznych warsztatów szkoleniowych w tym zakresie. Dotychczas uczestniczyli w nich dyspozytorzy i pracownicy nadzoru ruchu z Warszawy, Krakowa,

Białegostoku, Olsztyna, Szczecina, Bydgoszczy, Koszalina, Słupska, Gorzowa Wielkopolskiego, Piły, Legnicy, Tomaszowa Mazowieckiego oraz Tarnowa Podgórnego. Szkolenie takie jest jednak tylko pewnym elementem działań profilaktycznych, do których powinno się zaliczyć przede wszystkim zaplanowanie i udrożnienie kanałów pomocy dla pracowników znajdujących się w potrzebie. W największych firmach naszej branży zatrudniono już psychologów, których zadaniem jest między innymi wspieranie pracowników w trudnych dla nich sytuacjach. Oczywistym jest, że średnie i mniejsze firmy nie są w stanie zatrudnić takiego specjalisty w pełnym wymiarze zatrudnienia. Niemniej jednak w obrębie dobrych praktyk jest nawiązywanie współpracy z takimi specjalistami lub lokalnymi ośrodkami niesienia pomocy. Szalenie ważne jest aby dyspozytor, który „wyczuje” problem, miał wiedzę i odpowiednie kontakty, gdzie można skierować kierowcę po pomoc. ■



Tester do wykrywania narkotyków

Marcin Żabicki

Dyrektor ds. Rozwoju. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

KAŻDY KRYZYS TO NIEBEZPIECZEŃSTWO, ZAGROŻENIE, ALE RÓWNIEŻ SZANSA NA ZMIANĘ

Marek Gancarczyk: Każdego z nas może spotkać trudna sytuacja związana z różnego rodzaju kryzysami w rodzinie, z przemocą oraz z wypadkami na drodze, często tragicznymi. Czy warto w takich kryzysowych sytuacjach korzystać z pomocy specjalistów, m.in. psychologów?

Krzysztof Malec: W moim odczuciu to pytanie retoryczne. Jeżeli mamy trudności i nie możemy sobie z nimi poradzić, to rzeczą naturalną jest, że powinniśmy się zwrócić do specjalisty. Odpowiedź jest więc tutaj jednoznaczna.

MG: Czy pracownicy MPK mogą zwrócić się o pomoc do Ośrodka? Jak najłatwiej zwrócić się do Państwa o pomoc i jak szybko można ją uzyskać?

KM: Z tego co pamiętam to już na początku lat 90-tych XX wieku byłem w MPK na spotkaniu. Została wtedy przedstawiona działalność Ośrodka Interwencji Kryzysowej oraz pojawiała się oferta, że jeżeli ktoś będzie potrzebował pomocy to może się do nas zgłosić. Trzeba pamiętać, że kryzys nie dotyczy tylko pracowników, ale też kadry kierowniczej. Dyrektorzy, kierownicy również mają kryzysy. Oni też mogą z tej oferty skorzystać. Podstawowym zadaniem jaki wypełnia OIK to pomoc psychologiczna dla osób znajdujących się w różnego rodzaju kryzysach psychicznych. Naszą pracę wyróżnia pięć konstytutywnych cech.

MG: Jakie to cechy?

KM: Po pierwsze pomoc całodobowa. Osoba przeżywająca kryzys może się do nas zgłosić o każdej porze dnia i nocy, także w święta. Można do nas zadzwonić lub przyjść do ośrodka osobiście. Po drugie nasza pomoc jest bezpłatna. Każdy niezależnie od swojego statusu ekonomicznego może do nas przyjść. To co wyróżnia interwencję kryzysową od pomocy społecznej jest to, że nie stosujemy kryterium dochodowego. Kryzys dotyczy wszystkich ludzi, niezależnie od wieku, pozycji społecznej i zawodowej. Trzecią taką cechą konstytutywną jest to, że u nas nie jest też wymagane żadne skierowanie. Wystarczy, że ktoś zadzwoni lub przyjdzie. Po czwarte każdy ma prawo do zachowania anonimowości. Staramy się odbudować u osoby, która do



Pracownik MPK S.A. w Krakowie, który w trakcie wykonywania pracy był uczestnikiem wypadku, po którym potrzebuje wsparcia psychologicznego, może zwrócić się o doraźną pomoc psychologiczną do Ośrodka Interwencji Kryzysowej w Krakowie. Ośrodek czynny jest całą dobę.

Adres Ośrodka:

ul. Radziwiłłowska 8 b, 31-026 Kraków

Całodobowym numer interwencyjny: 12 421 92 82.

Pracownicy mogą skorzystać w OIK ze specjalistycznej pomocy psychologicznej również w sytuacji:

- kryzysu rodzinnego,
- kryzysu małżeńskiego,
- przemocy domowej,
- przemocy seksualnej,
- utraty, żałoby,
- zagrożenia samobójstwem,
- wypadków i katastrof,
- doświadczenia przestępstwa.

nas przyjdzie poczucie bezpieczeństwa. To jest jeden z naszych głównych celów. No i ostatnia ważna cecha - nasza pomoc ma charakter interdyscyplinarny.

MG: Co to znaczy?

KM: Interwencja kryzysowa to specjalistyczna pomoc psychologiczna i koordynacja wszelkiej innej możliwej pomocy, która może przyczynić się do rozwiązania problemu danej osoby lub rodziny. Charakter interdyscyplinarny oznacza, że pomoc może się odbywać na pięciu płaszczyznach: pomoc psychologiczna, pomoc socjalna i współpraca z placówkami pomocy społecznej. Ważna jest też pomoc prawna, z tym, że prawnik funkcjonuje u nas jako konsultant dla interwencji kryzysowych. To nie jest prawnik, który pomaga tylko w sferze przepisów prawa, ale to też osoba, która ma dużą wiedzę np. w sytuacji przemocy w rodzinie. Kolejna płaszczyzna to pomoc medyczna i możliwość konsultacji najczęściej z lekarzem psychiatrą. W tym zakresie współpracujemy z kliniką psychiatrii znajdującą się przy ul. Kopernika. Ostatnia płaszczyzna to współpraca instytucjonalna. Dam przykład. Doszło do wypadku w zakładzie energetycznym - ktoś został śmiertelnie porażony prądem. Pomocy psychologicznej udzielamy wtedy we współpracy z dyrekcją zarówno pracownikom jak i rodzinom tych osób. Tak samo jest w przypadku samobójstwa ucznia w szkole. Pomocy udzielamy rodzicom, uczniom.

MG: Czyli nie tylko osoba, która brała udział w wypadku śmiertelnym powinna skorzystać z pomocy psychologa? Zdarza się, że w wydawałoby się prostej sytuacji także trzeba szukać tej pomocy?

KM: Kryzys ma zawsze charakter subiektywny. Daną sytuację jedna osoba będzie przeżywać ostrzej, a druga słabiej. Wszystko zależy od tego, jakie zasoby posiadamy. Można tak krótko powiedzieć, trochę upraszczając, że mamy dwa rodzaje mechanizmów radzenia sobie. Konstruktywne i niekonstruktywne. Im więcej posiadamy konstruktywnych tym większa szansa, że lepiej sobie z tymi różnymi problemami poradzimy.

MG: Proszę o podanie konkretnego przykładu takich mechanizmów?

KM: Dobrze. Weźmy konkretny przypadek. Mężczyzna ma problemy, kryzys małżeński. Idzie do swojego kolegi, aby się wygadać, bo to mu pomaga. A kolega mówi mu tak: „Wiesz co, rozumiem cię, chodźmy na piwo albo na wódkę”. To jest właśnie niekonstruktywny mechanizm. Mądry kolega mówi mu inaczej: „Wiesz co ja w tej kwestii nie jestem specjalistą i nie mogę ci pomóc. Ale mam znajomego psychologa i według mnie to u niego powi-

nienieś szukać pomocy”. Niekonstruktywne jest także np. szukanie na własną rękę leków bez konsultacji ze specjalistą.

MG: Czy z tej pomocy powinniśmy skorzystać, nawet wtedy gdy wydaje nam się, że jej nie potrzebujemy? Gdy czujemy, że wypadek, w którym uczestniczyliśmy nie miał na nas żadnego wpływu?

KM: Mogą być takie indywidualne przypadki, że ktoś jest sam sobie w stanie poradzić. Ale nie ma gwarancji, że ta sytuacja po jakimś czasie do tej osoby nie wróci. Zastosował pewne mechanizmy obronne i one poskutkowały. Ale gdyby się zdarzyła podobna trudna sytuacja w jakimś krótkim czasie to mogłoby się okazać, że te mechanizmy już nie wystarczą.

MG: Jak poradzić sobie z kryzysową sytuacją? Jaką najważniejszą radę przekazałby Pan osobie, którą dotknął kryzys?

KM: Warto sobie odpowiedzieć na pytanie - jak sobie z tą sytuacją kryzysową radzimy? Czy odczuwamy lęki, napięcie? Czy ta sytuacja wpłynęła na zmianę naszego zachowania, na relacje z bliskimi? Obowiązuje tu zasada, żeby obserwować zmiany swojego zachowania i samopoczucia. Jeżeli te zmiany są niekorzystne to jest to sygnał, że trzeba zwrócić się o pomoc. Ale może też być tak, że my tych zmian w swoim zachowaniu nie zauważymy, tylko robi to nasze otoczenie. Nie możemy wtedy tych sygnałów lekceważyć. Trzeba posłuchać otoczenia, które będzie zaniepokojone naszym nietypowym zachowaniem.

MG: Czego na pewno nie powinna robić osoba, którą dotknęła poważna sytuacja kryzysowa?

KM: Taka osoba nie powinna się izolować, wycofywać. Nie powinna obwiniać innych za to co się stało. Nie powinna tłumić negatywnych emocji, poczucia gniewu, złości. Nie znaczy to jednak, że może swoje emocje odreagowywać na innych. Najważniejsze, aby nie zaprzeczać istniejącej sytuacji kryzysowej. Nie stosować niekonstruktywnych mechanizmów radzenia sobie, takich jak alkohol, leki, które sami sobie kupujemy. Taka osoba nie powinna myśleć, że jest sama.

MG: Część osób nawet wtedy, gdy ma bardzo duże problemy nie mówi o nich w pracy, stara się je ukrywać i samodzielnie sobie z wszystkim poradzić. Czy to dobra metoda?

KM: Nie. Ktoś może mieć duży opór przed szukaniem pomocy, bo dla niego jest to oznaka słabości. A to nie

tak. W niektórych sytuacjach nie będziemy sobie w stanie sami poradzić. Czasem wystarczy pomoc znajomych, rodziny czy przyjaciół. Ale nikt, w tym osoby które nie mają bliskich i nie mają się do kogo zwrócić nie powinny zostać same z problemem.

MG: Co powinien zrobić kolega lub koleżanka z pracy, która o takich problemach takiej osoby usłyszy? Czy w takich sytuacjach nasz opór przed wtrącaniem się w życie innych jest uzasadniony?

KM: Ale takie kryzysy to nie jest prywatna sprawa. Jeżeli ktoś przychodzi do pracy to przecież jego problemy mogą mieć wpływ na wykonywane przez niego obowiązki, a tym samym na całe przedsiębiorstwo. W związku z tym, jeżeli koledzy i przełożeni widzą niepokojące zachowanie pracownika, to nie mogą udawać, że nic się nie dzieje. Dobrze jest jeżeli bliska osoba, dobry kolega zaproponuje rozmowę i zapyta: „Jak się czujesz, jak sobie radzisz?”. Może oczywiście usłyszeć różne odpowiedzi. Niezależnie jednak od tego warto zawsze zapytać, w czym można takiej osobie pomóc i być otwartym na rozmowę. Mając problemy możemy ukrywać pewne sprawy przed bliskimi, żeby ich nie martwić, ale w konsekwencji to nasze zachowanie może mieć odwrotny skutek i negatywnie wpływać na relacje z bliskimi. Powinniśmy mieć poczucie odpowiedzialności nie tylko za rodzinę, ale też za innych ludzi, np. w pracy.

MG: Jakie są objawy nieradzenia sobie z kryzysem i na co osoby z otoczenia powinny zwracać szczególną uwagę?

KM: Wbrew pozorom my to łatwo zauważymy. Ktoś inaczej reaguje, jest zamknięty w sobie, wycofany, mimo że wcześniej był wesoły. Może być odwrotnie – ktoś będzie nadmiernie pobudliwy, rozdrażniony.

MG: Czy wiek ma znaczenie w sytuacji radzenia sobie z kryzysem?

KM: W moim odczuciu jest to kwestia indywidualna. Nie przypisywałbym zbyt wielkiej wagi do wieku. Wydaje nam się, że osoba starsza ma większe doświadczenie, przeszła różne sytuacje i powinna sobie lepiej radzić z problemami. Ale nie ma gwarancji. Kryzys dotyczy osób w każdym wieku.

MG: Jakie są obecnie najczęstsze przyczyny kryzysów, z którymi zwracają się do Państwa osoby?

KM: W ostatnim okresie taka najliczniejsza kategoria to kryzysy w związku i problemy rodzinne. To jest w tej chwili jedna trzecia wszystkich problemów, z którymi osoby się do nas zgłaszają. Ta liczba stale rośnie. Naj-



Siedziba Ośrodka Interwencji Kryzysowej

częściej mamy do czynienia ze złożonymi sytuacjami kryzysowymi. Jeżeli jest kryzys rodzinny, możemy mieć jednocześnie kryzys finansowy, przemoc, a nawet może być problem natury suicydalnej. Są różnego rodzaju zaburzenia psychiczne. Kryzysy utraty lub żałoby po śmierci bliskiej osoby. Możemy stracić bliską osobę, ale możemy też stracić system wartości. Kryzysem będzie powódź, sytuacja gdy zostanie zniszczony nasz dom. Kryzys może się pojawić również po utracie rodzinnych pamiątek, po utracie ukochanego psa.

MG: Jak szybko powinniśmy się zwrócić po pomoc do psychologa? Czy upływający czas od wystąpienia kryzysu ma tutaj znaczenie?

KM: Jednym z istotnych wyznaczników interwencji kryzysowej jest jak najszybsze udzielenie profesjonalnej pomocy, szczególnie w traumatycznych sytuacjach. W tych szczególnych sytuacjach bez pomocy specjalistów i wsparcia ze strony najbliższych wyjście z kryzysu jest mało prawdopodobne, a nawet niemożliwe. Im dłużej jesteśmy w sytuacji kryzysowej, tym większe zagrożenie. ■

Krzysztof Malec, dyrektor Ośrodka Interwencji Kryzysowej w Krakowie. W ośrodku pracuje od 1991 roku. Był to rok powołania Ośrodka.

WSPÓŁPRACA MPK S.A. I STRAŻY MIEJSKIEJ W 2018 ROKU



W

2018 roku realizowane były następujące formy współpracy:

- Działania „Wystarczy 1 metr”,
- Działania „Bezpieczny powrót”,
- Działania profilaktyczne.

DZIAŁANIA „WYSTARCZY 1 METR”

W 2018 roku odnotowano 163 przypadki tamowania i blokowania ruchu pojazdom komunikacji zbiorowej.

Były to głównie pozostawienia pojazdów zbyt blisko torowiska, uniemożliwiające poruszanie się tramwajom, blokowane były często zatoki przystankowe, co narażało pasażerów na utrudnienia przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów. Zdecydowanie największe problemy poja-

wiały się w ciągu komunikacyjnym na ulicy Długiej, gdzie odnotowano 131 takich przypadków. Zdecydowanie mniejszy problem odnotowano na ulicach: Rakowickiej (17 zatrzymań), Dajwór (7 zatrzymań), Zwierzynieckiej (5 zatrzymań).

Celem działań było zmniejszenie liczby przypadków zablokowania torowisk przez nieprawidłowo pozostawiony samochód.

Strażnicy miejscy i inspektorzy ruchu MPK S.A. w 2018 roku wykonali łącznie 198 wspólnych patroli.

DZIAŁANIA „BEZPIECZNY POWRÓT”

Działania pod nazwą „Bezpieczny powrót”, ukierunkowane są na wykrywanie i przeciwdziałanie przypadkom zakłócania spokoju i porządku publicznego, niszczenia mienia, używania słów nieprzyzwoitych oraz spożywania napojów alkoholowych w pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach.

Na podstawie posiadanych informacji oraz wspólnych obserwacji wytypowane były linie komunikacyjne, na których najczęściej dochodziło do przypadków łamania przepisów prawa. Umundurowani strażnicy miejscy mają możliwość skutecznego podejmowania interwencji wobec sprawców czynów zabronionych, dzięki współpracy i bezpośredniej łączności z inspektorem MPK S. A., który wykonując swoje obowiązki w ubraniu cywilnym, ma możliwość nieskrępowanej obserwacji i wezwania na miejsce zdarzenia patrolu Straży Miejskiej.

W 2018 roku przeprowadzono 14 akcji „Bezpieczny powrót”. Wynikiem działań było ujawnienie 418 wykroczeń – mandatami karnymi ukarano 226 osób, sporządzono 17 notatek celem skierowania wniosków o ukaranie do sądu, pouczone 175 sprawców wykroczeń.

DZIAŁANIA PROFILAKTYCZNE

W roku ubiegłym strażnicy i inspektorzy MPK wspólnie przeprowadzili 52 godziny zajęć w szkołach, podczas których dzieci i młodzież zostały zapoznane z najważniejszymi zasadami bezpieczeństwa w komunikacji, co niewątpliwie będzie miało pozytywny wpływ na ich zachowanie jako uczestników ruchu drogowego. ■

LILIANA JAKIEL

ARCYBISKUP MAREK JĘDRASZEWSKI ODPRĄWIŁ 74. MSZĘ TRAMWAJARSKĄ



W niedzielę, 17 lutego o godzinie 12:00 w sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy Ojców Redemptorystów w Podgórzu, już po raz 74 została odprawiona tradycyjna Msza Tramwajarska. Mszę w intencji obecnych i byłych pracowników MPK w Krakowie i ich rodzin koncelebrował Arcybiskup Marek Jędraszewski, Metropolita Krakowski.

Metropolita zwracając się do obecnych w kościele pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie docenił ich poświęcenie dla mieszkańców.

Podobnie jak w latach ubiegłych uroczystą mszę tramwajarską w Krakowie uświetniły występy chóru „Lutnia Krakowska”.

Warto zaznaczyć, że w przeszłości msze tramwajarskie celebrowali m.in. Kardynał Karol Wojtyła oraz Kardynał Franciszek Macharski. ■



PIOTR KULA

KALENDARIUM

3.01.2019, godz. 18:40

Ul. Mogilska, kierunek Rondo Czyżyńskie – potrącenie pieszego. Zatrzymanie trwało 108 minut.

9.01.2019, godz. 17:33

Awaria pociągu na przejeździe kolejowym w Sidzinie – opuszczone rogatki. Linia 175 i 475 skrócona do przystanku Nałkowskiej. Zatrzymanie trwało 107 minut.

18.01.2019

Kolejne nowe pojazdy w flocie MPK S.A. Pracownicy sekcji Pogotowia Technicznego Autobusowego otrzymali dwa nowoczesne samochody marki Fiat Ducato Maxi.

28.01.2019, godz. 21:21

Ul. Mogilska, kierunek Rondo Czyżyńskie – nieznani sprawcy ostrzelali z broni pneumatycznej dwa tramwaje linii 73 i 52. W wyniku zdarzenia obrażeń doznała jedna osoba. W godzinach nocnych Policja zatrzymała dwóch potencjalnych sprawców, a po kilku dniach kolejnego podejrzanego o spowodowanie zaistniałej sytuacji.



31.01.2019

W związku z wysadzeniem przez nieznanych sprawców bankomatu – ul. Teligi została zamknięta dla ruchu tramwajowego i kołowego w godzinach 4:00-10:09.

31.01.2019, godz. 9:21

Wykolejenie na pętli Prokocim dla linii 3, 9 i 73. Zatrzymanie trwało 78 minut.

4.02.2019, godz. 17:55

Ul. Mogilska, kierunek Rondo Czyżyńskie – potrącenie pieszego przechodzącego na czerwonym świetle. Zatrzymanie trwało 85 minut.

07.02.2019, godz. 8:40

Rondo Dywizjonu 308, kierunek Rondo Czyżyńskie – uszkodzenie torowiska. Zatrzymanie trwało 50 minut.

13.02.2019, godz. 12:50

Al. Słowackiego, kierunek Plac Inwalidów – z powodu poważnej awarii sieci wodociągowej pojazdy kursują tylko jednym pasem ruchu. Utrudnienia drogowe zaczęły się na Al. 29 Listopada przy wjeździe do Krakowa, a opóźnienia sięgały nawet 90 minut. Awarię usunięto dopiero w następnym dniu, w godzinach popołudniowych.

14.02.2019

Tramwaj pełen miłości na Walentynki!

18.02.2019, godz. 15:27

Na skrzyżowaniu Dietla-Stradomska doszło do wykolejenia i połamania „pantografu” w tramwaju linii 18. Zatrzymanie trwało 87 minut.

19.02.2019, godz. 11:27

Awaryjna naprawa zwrotnicy 1308 na ulicy Stradomskiej, kierunek Poczta Główna – wyłączenie z ruchu ulicy Krakowskiej, Stradomskiej i św. Gertrudy trwało 127 minut.

19.02.2019, godz. 16:41

Łagiewniki, kierunek Czerwone Maki – wykolejenie tramwaju linii 17 nr bocz. HL428. Wkolejenie i naprawa torowiska zajęły 89 minut.

25.02.2019

Na krakowskie ulice wyjechał przegubowy autobus Mercedes-Benz Conecto G, który MPK S.A. będzie testować przez najbliższe dwa miesiące.

27.02.2019

Niskopodłogowy tramwaj na linii 22 w Nowej Hucie! Na linii 22 zgodnie z rozdziałem taboru pojawiły się dwa wagony NGT8. ■

ADRIAN OBUCHOWICZ

TŁUSTY CZWARTEK W MPK ZMIANY NA PĘTLI PLESZÓW



Jak co roku na koniec karnawału tradycją jest świętowanie Tłustego Czwartku.

To dzień rozpoczynający ostatni tydzień przed Wielkim Postem i wg tradycji w ten dzień najczęściej kupujemy pączki lub chrust (faworki). Również w zajezdniach MPK S.A. w Krakowie od kilku lat kultywujemy ten zwyczaj i na wyjazdach porannych każdy z prowadzących dostaje pączka na dobry początek dnia.

Pierwszy taki czwartek obchodziliśmy w Zajezdni Autobusowej Bieńczyce w roku 2015. Pomysł pojawił się bardzo spontanicznie. Po prostu wraz ze współpracownikami chcieliśmy każdy indywidualnie kupić dobre pączki. I w trakcie dyskusji powstała myśl, aby pączki kupić dla wszystkich... Szybko podchwyciona myśl została zmieniona w czyn. Podczas porannych wyjazdów kierowców zostały dla nich przywiezione, ciepłe odebrane prosto z piekarni pączki. Zaskoczenie i miny prowadzących – bezcenne.

Spotkało się to z wielką życzliwością i sympatią prowadzących. Wówczas nie mieliśmy jeszcze planów, aby w taki sposób świętować co roku. Fakt że tak niewielki gest spotkał się z tak ciepłym przyjęciem zadecydował, że nie mógł on pozostać jednorazowy. W roku następnym ponownie zakupiliśmy pączki dla wszystkich.

Następne lata to rozszerzenie pomysłu na kolejne zajezdnie. Najpierw Wolę Duchacką, a później Płaszów. Teraz to już taka mała tradycja. ■

Od 13 marca 2019 roku zostały wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu przystanków tramwajowych i autobusowych na pętli Pleszów:

- Dla linii tramwajowych nr 10 i 21 przystanek początkowy został przeniesiony na docelowy peron przy wyjeździe z pętli;
- Dla linii autobusowych nr 111, 131, 141, 161, 171, 181, przystanki końcowe i początkowe zostały przeniesione na nowy dworzec autobusowy zlokalizowany wewnątrz pętli tramwajowej. ■

MG

W TRAMWAJACH I AUTOBUSACH USŁYSZYMY KOLEJNE ZAPOWIEDZI W JĘZYKU ANGIELSKIM



Zapowiedź przystanku „Dworzec Główny Tunel” oraz informacja o możliwości dojścia z przystanku Teatr Słowackiego do Dworca Głównego – to kolejne komunikaty w języku angielskim, które z myślą o obcojęzycznych pasażerach przygotował krakowski przewoźnik.

Przypomnijmy, że turyści jadący do Wieliczki już od ubiegłego roku słyszą w języku angielskim zapowiedź przystanku „Kopalnia Soli Wieliczka”. ■

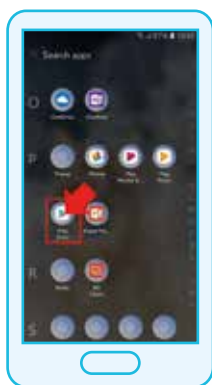
MG

APLIKACJA DO OBSŁUGI KARTY KRAKOWSKIEJ

Obecnie smartfony i tablety to dla wielu z nas główne narzędzia pracy. Dzięki setkom aplikacji dostępnym w sieci możemy uporządkować harmonogram dnia, zaplanować spotkanie, zrobić zakupy. Wśród dostępnych aplikacji bardzo dużym zainteresowaniem cieszą się aplikacje komunikacyjne, które pomogą nam w organizacji podróży: pokazując najszybsze trasy, rozkłady jazdy czy pozwolą kupić bilety.

Nic dziwnego, że Krakowska Karta doczekała się wersji mobilnej.

Od grudnia 2018 roku w sklepach App Store i Google Play została udostępniona oczekiwana przez mieszkańców Krakowa aplikacja do obsługi Karty Krakowskiej na urządzenia mobilne z systemami operacyjnymi Android i iOS. Dotychczas obsługa mobilnej formy Karty odbywała się poprzez responsywną stronę www.



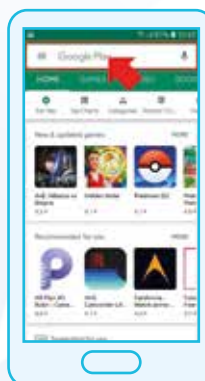
By zainstalować aplikację Karty Krakowskiej należy otworzyć na swoim telefonie sklep z aplikacjami (dla systemu Android jest to Play Store, dla systemu iOS jest to App Store).



Na ekranie urządzenia pojawi się klawiatura oraz otworzy się wyszukiwarka aplikacji. W polu wyszukiwania wpisujemy „Karta Krakowska” i wybieramy z listy aplikację „Karta Krakowska”.



Po zakończeniu procesu instalacji można otworzyć aplikację, by to zrobić należy dotknąć przycisku „Otwórz” lub z listy zainstalowanych aplikacji dotknąć ikonę aplikacji „Karta Krakowska”.



Po otwarciu sklepu z aplikacjami należy dotknąć pola wyszukiwania.



Na ekranie urządzenia pojawi się strona aplikacji „Karta Krakowska”, by zainstalować aplikację należy dotknąć przycisku „Zainstaluj”.

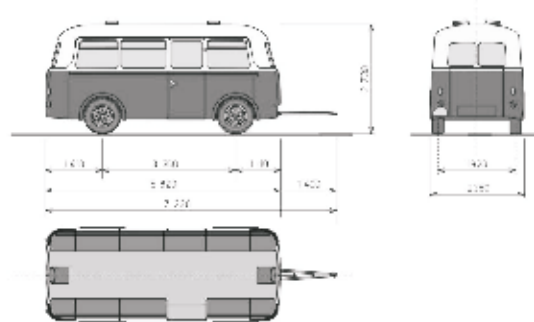




Karosa B40 *Seria: Krakowskie autobusy*

W krakowskiej komunikacji pierwsze przyczepy autobusowe służące do przewozu pasażerów pojawiły się w 1940 roku. Zostały sprowadzone wraz z autobusami austriackiej marki Gräf & Stift. Obsługiwały one linię kursującą pomiędzy obecną ulicą Królewską a szpitalem przy ulicy Prądnickiej. Zniknęły one z ulic Krakowa w 1945 roku wraz z przechodzącym przez miasto wojennym frontem. Uruchomiona w powojennych latach komunikacja miejska korzystała ze wszelkich dostępnych pojazdów oferowanych po demobilizacji. Do Krakowa trafił m.in. samochód ciężarowy, ciągnik z naczepą przystosowaną do przewozu ludzi.

Przyczepy autobusowe oferowane były przez wiele firm zajmujących się produkcją autobusów. Pod koniec lat czterdziestych Karosa wprowadziła do produkcji dwuosiowe przyczepy D4 z pojedynczymi drzwiami z prawej strony. Rozwinięciem tej konstrukcji była wprowadzona do produkcji w 1952 roku przyczepa B40. Podobnie jak jej poprzedniczka, została zbudowana jako konstrukcja samonośna wykonana z tłoczonych profili i wyprasek. Do budowy wykorzystano elementy autobusu Tatra 500HB, ale wyposażenie, w tym fotele dla pasażerów, nadal przypominały stare rozwiązanie: po obu stronach pojazdu ustawione były ławki poprzecznie do kierunku jazdy. Uzupełnieniem były dwa pojedyncze fotele z przodu i z tyłu przyczepy. W odróżnieniu od swojej poprzedniczki przyczepa B40 miała uchylne w górnej części okna boczne. Pojazd produkowany był do roku 1957 w zakładach w miejscowości Vysoké Mýto. Następnie z uwagi na rozpoczęcie produkcji pojazdów Karosa na podwozi RTO produkcję przeniesiono do zakładów w miejscowości Letňany gdzie przyczepy wywarzano do roku 1962. Duże dostawy z Polski nowocześniejszych i bardziej pojemnych przyczep P01E będących zapłatą za dostarczanie podzespołów do produkcji autobusów na podwozi Škoda RTO spowodował zaprzestanie produkcji przyczep autobusowych w Czechosłowacji.



Dane techniczne:

Producent: Karosa a.s. Vysoké Mýto

Lata budowy: 1952-1957

Silnik: -

Skrzynia biegów: -

Długość: 5.820 mm

Szerokość: 2.350 mm

Wysokość: 2.805 mm

Masa: 2.950 kg

Miejsz siedzących: 23

Miejsz stojących: 26



Solaris Urbino 12.9 Hybrid *Seria: Krakowskie autobusy*

Autobusy Solaris hybryd 12.9 zostay kupione przez MPK SA w Krakowie jako 4-letnie, wcześniej wykorzystywane w Skandynawii. Sprowadzono je z myślą o komforcie tych osób, które podróżują na dłuższych trasach do podkrakowskich miejscowości.

To dlatego w wyposażeniu tych pojazdów znalazło się nietypowe wyposażenie, którego nie znajdziemy w dotychczas kupowanych autobusach do obsługi linii miejskich. Będą posiadać dwie pary drzwi, tachograf oraz wysokie, miękkie fotele z zagłówkami i z pasami bezpieczeństwa dla pasażerów. W środku jest także sporo miejsc siedzących, bo 35. W sumie może w nim jednocześnie podróżować prawie 90 pasażerów.

Autobusy są niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic elektronicznych, monitoring, automaty biletowe. Nowe autobusy są nie tylko komfortowe dla pasażerów, ale także przyjazne dla środowiska. Napęd hybrydowy, dzięki wykorzystaniu silnika elektrycznego m.in. podczas zatrzymania na przystankach, zużywa mniej paliwa, a tym samym emituje mniej zanieczyszczeń.



Dane techniczne:

Producent: Solaris Bus & Coach SA

Lata budowy: od 2013

Silnik: Cummins ISB 6.7 E6 280B (280KM)

Silnik elekt.: dodatkowa jednostka (163KM)

Skrzynia biegów: Eaton EH-8E406

Długość: 12.900 mm

Szerokość: 2.550 mm

Wysokość: 3.100 mm

Masa: 18.000 kg

Miejsz siedzących: 36+1

Miejsz stojących: 50



Karosa B40 *Seria: Krakowskie autobusy*



Solaris Urbino 12.9 Hybrid *Seria: Krakowskie autobusy*

