

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (72) 2019
lipiec-wrzesień



MPK S.A. modernizuje Stację Obsługi
Tramwajów w Nowej Hucie

Rafał Świerczyński, prezes zarządu
MPK S.A. w Krakowie – 100 proc.
niskopodłogowego i klimatyzowanego
taboru tramwajowego

W środku mapa komunikacji
miejskiej

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

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

Dołącz do nas już dziś!



Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo

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



Zostań kierowcą!

DOBRE UCZYNKI W TRAMWAJACH I AUTOBUSACH

W

tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” dużo miejsca poświęciliśmy dobremu uczynkom. Nie mogło być inaczej skoro 13 maja odbyło się spotkanie z 29 pracownikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie, którzy od listopada 2018 roku do maja 2019 roku robili wszystko, co tylko mogli, aby ratować innym życie czy pomagać w odnalezieniu zaginionych osób. Kierowcy nie wahali się wybiegać ze swoich kabin z ga-

śnicami, aby pomóc w gaszeniu płonących samochodów.

Z kolei dzięki czujności i odwadze pracowników MPK udało się zatrzymać na gorącym uczynku dwóch złodziei, którzy próbowali okraść pasażerów.

Jesteśmy dumni z takich postaw i dlatego każdy z tych pracowników otrzymał nie tylko list gratulacyjny, ale także nagrodę finansową. Zachęcam do przeczytania artykułu, w którym piszemy o tych pracownikach. O tym jak ratował życie innej osobie opowiedział nam Paweł Szetner, kierowca z Woli Duchackiej.

O dobrych uczynkach głośno mówiliśmy także w specjalnym tramwaju, który wyjechał na ulice Krakowa 20 maja 2019 roku. Wspólnie z firmą Wawel pytaliśmy wsiadających do tramwaju mieszkańców Krakowa, jakie ostatnio zrobili dobre uczynki. Okazało się, że nikt nie miał większego problemu z tym, aby taki uczynek wymienić. Jedna z mieszkanek opowiedziała o tym, że właśnie jedzie do swojej babci, którą się opiekuje. Inna opowiedziała o adopcji bezdomnego psa ze schroniska. Wszystkiemu przysłuchiwał się Tomasz Schimscheiner, który mimo napiętego grafiku i zaplanowanego wyjazdu do Warszawy znalazł czas na przejazd tramwajem i sam zachęcał mieszkańców do robienia dobrych uczynków. Sporo przyjemności i radości zaplanowaliśmy także dla najmłodszych. W sobotę 1 czerwca w Dniu Dziecka otworzyliśmy dla nich zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie. Były torty, słodczyce i nagrody za udział w konkursie plastycznym, które zwycięzcom wręczył Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa. Nie mogło oczywiście zabraknąć jednej z największych atrakcji dla dzieci, czyli możliwości samodzielnego poprowadzenia tramwaju. W dodatku mogły to zrobić, jako pierwsze – jadąc po nowych wybudowanych torach, które są kolejnym etapem modernizacji zajezdni. Kolejnymi inwestycjami będzie budowa nowej stacji obsługi, dachu nad torami oraz montaż paneli fotowoltaicznych na dachu. Wszystko po to, aby energia potrzebna do funkcjonowania zajezdni pochodziła z odnawialnych źródeł. Oczywiście te prace nie są realizowane bez powodu. Czekamy na dostawę nowych tramwajów, które zostaną dostarczone w przyszłym roku, a także zamawiamy kolejne nowe wagony. Zachęcam do przeczytania o tych planach w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny „Przewoźnika Krakowskiego”*

PRZEWOŹNIK 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: Nowe tory w Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie

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:

Dobre uczynki w tramwajach i autobusach <i>Marek Gancarczyk</i>	4
Ach, co to był za dzień! Dzień dziecka w zajezdni tramwajowej MPK <i>Małgorzata Rzychniak</i>	5
O pracach i wystawie w zajezdni Nowa Huta <i>Marek Gancarczyk</i>	8
Inwestycje w zajezdni Nowa Huta <i>Danuta Walas</i>	9
Inwestujemy w komfort pracy, modernizujemy zajezdnie tramwajowe <i>Marek Gancarczyk</i>	12
Nagrody i listy gratulacyjne dla pracowników MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	14
O swojej pasji i pracy mówi Paweł Szetner, strażak, który prowadzi autobusy <i>Marek Gancarczyk</i>	16
Nowe tramwaje dla Krakowa <i>Stanisław Jurga</i>	18
Umowa na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	19
VIII Mistrzostwa Europy Motorniczych TRAM-EM Bruksela 2019 <i>Bogusław Porąbka</i>	20
Warsztaty o wyzwaniach mobilności w dużych miastach <i>Biuro Prasowe UMK</i>	22
Prezentacja autobusu Mercedes Benz eCitaro w Krakowie <i>Ryszard Wróbel</i>	23
MPK w Krakowie testuje nowy hybrydowy autobus Solarisa <i>Marek Gancarczyk</i>	24
MPK S.A. w Krakowie sprzedało podczas licytacji ostatnie Jelcze <i>Marek Gancarczyk</i>	25
Nowe radiowozy hybrydowe dla inspektorów MPK <i>Maciej Michniewicz</i>	26
Trambusowe trasy dla dzieci w zajezdni tramwajowej MPK <i>Małgorzata Rzychniak</i>	27
Grodno – obrady Komisji Ruchu i Systemów Elektronicznych <i>Katarzyna Bury</i>	28
Uczniowie ze szkół zawodowych w Hiszpanii na praktykach w MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	30
Wagony z czterech miast w Krakowie, zakończenie remontu wagonu K <i>Jacek Kołodziej, Beata Balicka</i>	31
Wyremontowany w Krakowie zabytkowy wagon już na torach w Norymberdze <i>Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej</i>	33
O autyzmie w „Niebieskim Tramwaju” <i>Justyna Mierzwa, Marek Gancarczyk</i>	34
Koncert operetkowy dedykowany seniorom w wykonaniu znanych artystów w tramwaju MPK <i>Justyna Mierzwa, Marek Gancarczyk</i>	35
Dni Ziemi z udziałem MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	35
„Żonkilowy tramwaj” kursował dla Hospicjum Świętego Łazarza <i>Władysław Michalski</i>	35
Motorniczowie z Podgórza zwyciężyli w 12. turnieju im. P. Pruchnickiego <i>Janusz Więckowski</i>	36
MPK S.A. w Krakowie i firma Wawel wspólnie świętowali Dzień Dobrych Uczynków <i>Justyna Mierzwa, Marek Gancarczyk</i>	37
Stacja Obsługi Autobusów Płaszów zwyciężyła w konkursie BHP <i>Marek Gancarczyk</i>	38
Remont punktu socjalnego w Bronowicach Małych <i>Hubert Waługa</i>	38
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	39
Urodziny Stanisława Moniuszki <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Zmiana cen biletów komunikacji miejskiej <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Zasady obsługi przystanków na żądanie <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Fotozabawa	41
Artysta w tramwaju <i>Tomasz Tuleja</i>	42
Deser <i>Beata Balicka</i>	42



15



20



30



33

MAŁGORZATA RZYCZNIK

ACH, CO TO BYŁ ZA DZIEŃ!

DZIEŃ DZIECKA W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ MPK

Dzień Dziecka z MPK S.A. w Krakowie tym razem został zorganizowany na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta przy ul. Ujastek 12. Nie bez powodu naszych gości zaprosiliśmy na tę właśnie zajezdnię – usytuowana jest ona bowiem w dzielnicy, która w tym roku obchodzi swoje 70 urodziny. Sama zajezdnia ma już ponad pół wieku (54 lata) i mimo lat, dzięki ciągłej modernizacji, wygląda jak nowa, o czym w dniu 1 czerwca każdy mógł się przekonać.

1 CZERWCA - SOBOTA, PRZED OTWARCIEM BRAM ZAJEZDNI

Dzień w zajezdni był od początku zupełnie inny niż zwykle. Już od samego rana, po kilku dniach obfitych opadów, świeciło słońce. W jego blasku trwały ostatnie przygotowania. Inspektorzy wraz z kierowcami ustawiali autobusy: zabytki kierowane były na parking przed budynek zajezdni, czyli na prawo od bramy wjazdowej. Ależ tam nagle zrobiło się czerwono, gdy obok siebie stanęły dwa Ogórki: Jelcz 021 i Jelcz MEX 272 z przyczepą P01, dwa Ikarusy 620 i 280 oraz San H01B. Na końcu ustawiała się Nysa wyprodukowana prawie 40 lat temu.

Nowoczesne, ekologiczne autobusy zajęły miejsca na parkingu – na lewo od bramy wjazdowej. Obok siebie stały: Solaris U18 Electric z 2017r., hybrydowe Volvo z 2018r. i Mercedes Automet-Sprinter z silnikiem Euro 6, z 2018 r.

Zabytkowe tramwaje motorniczowie ustawili przed budynkiem stacji: na torze pierwszym Linke-Hofmann, na drugim Berlinka, czyli wagon K, a na trzecim SN4 z Eberswalde. Wszystkie te wagony zostały odrestaurowane w Krakowie – w Stacji Obsługi i Remontów należącej do MPK.

W nowoczesnej myjni miejsce zajął zmodernizowany wagon typu EU8N i Krakowiak, który jako jedyny na świecie wiozł samego Papieża na spotkanie z młodzieżą podczas ŚDM w 2016 r.

Do jazdy był przygotowany też motorniczy tramwaj wycieczkowy, który miał za zadanie przewieźć naszych gości przez nowoczesną myjnię i przez budynek stacji. Na jego pokładzie nie mogło zabraknąć przewodnika w osobie Jacka Kołodzieja, który jak mało kto, zna się na pojazdach komunikacji i na ich historii.

Na nowych torach, po których po raz pierwszy miałyjechać tramwaje prowadzone przez dzieci – stały już trzy zmodernizowane wagony typu N8C. W każdym wagonie przeznaczonym do „Super jazdy” miejsce zajął instruktor nauki jazdy i motorniczy.

Na miejscu stały też pojazdy specjalistyczne: nowoczesne pogotowie techniczne, pogotowie autobusowe, holownik Iveco i urządzenie Lukas służące do podnoszenia tramwajów. Z zajezdni Podgórze przyjechała Scania z urządzeniem do wkolejania pojazdów tramwajowych. Obok nowoczesnego magazynu i na jego terenie pracownicy stacji ustawili wózek widłowy z wózkiem jezdycznym z tramwaju oraz inne podzespoły i części. Niektóre z tych części i narzędzia, dzieci mogły zobaczyć na specjalnej windzie dowożącej „towar” do odbioru. Tu spotkała je też niespodzianka – windą zjechały soczki, które dzieci mogły zabrać ze sobą.

Na placu wzdłuż budynku zajezdni ustawily się radiowoz (w tym MPK – hybrydowy) i motocykl Nadzoru Ruchu MPK. Na miejscu były też służby straży miejskiej i policja. Nad oczkiem wodnym pojawiły się leżaczki, gdzie w przerwie między jedną a kolejną atrakcją goście mogli odpocząć i poobserwować rybki. Może niektórym udało się nawet spotkać wiewiórkę, która często tu bywa. Pracownicy stacji rozłożyli dystrybutory z wodą, namioty, stoliki, krzesła, banery.

W poczekalni dla prowadzących czekała już Agata Oleksińska z Bonifraterskiej Fundacji Dobroczynnej, która osobiście zaprezentowała swoje prace – ich tematem przewodnim jest pies Lampo i krakowskie tramwaje.

Na dwunastu przystankach z różnymi atrakcjami, stanęły felgi ze szczegółowym opisem, co się na danym przystanku będzie działo. Organizatorzy napompowali balony i ozdabiali nimi felgi, autobusy, bramy.

Największy ruch panował na przystanku numer 1, czyli na scenie. Pojawiły się na niej okazjonalne banery, nagłośnienie i pozostałe elementy scenografii. Do tego właśnie miejsca zostali zaproszeni wszyscy goście. Aktorzy Piotr Piecha z Teatru Ludowego i Jan Talkowski z Teatru Szczęście byli w specjalnie na ten dzień przygotowanych przebraniach. Zabawiali gości i informowali o dostępnych atrakcjach.

Na dzieci czekało w tym dniu wiele atrakcji, ale też wiele wrażeń i emocji. Na scenie ogłoszone zostały wyni-



Jedna z największych atrakcji – możliwość samodzielnego poprowadzenia tramwaju

ki konkursu plastycznego pn. „Tramwaje MPK w krajo-
brazie Nowej Huty”, do którego przystąpiło ponad 100
osób. Na zwycięzców czekały wyjątkowe nagrody, m.in.:
smartfony i modele pojazdów w skali H0.

GODZINA 10.00. ROZPOCZĄŁ SIĘ DZIEŃ DZIECKA

W tym dniu kursowały dwa specjalne zabytkowe tram-
waje – wagon N z przyczepą ND i wagon T4 z przyczepą
B4. Przez cały czas trwania imprezy dowoziły i odwoziły
gości, kursując na trasie: zajezdnia – Plac Centralny –
Mistrzejowice.

Z pierwszego tramwaju wysiadł Trambuś (maskotka fir-
mowa) i poprowadził wesołą gromadę w kierunku sceny.
Wybiła godzina 10:00 – rozpoczął się Dzień Dziecka!

Na scenie trwał występ, gdy przyjechał Prezydent Mia-
sta Krakowa, Jacek Majchrowski. Pracownicy MPK wy-
korzystali ten moment by z racji 70-lecia istnienia Nowej
Huty, przedstawić inwestycje, które zrealizowano na
terenie tej zajezdni. To była doskonała okazja również
dla mieszkańców, by zobaczyć jak zmienia się ich miasto
w tym zakątku dzielnicy i jakie są plany dalszego rozwo-



To była wyjątkowa okazja, aby wsiąść na skuter inspektorów nadzo-
ru ruchu MPK



Dzień Dziecka i jubileusz 70 lat Nowej Huty, więc nie mogło
zabraknąć tortów

ju. Po tej części wydarzenia, nastąpiło wręczenie nagród
zwycięzcom konkursu, a wręczał je nie kto inny, jak sam
Prezydent. Nagrodami za pierwsze miejsce były smart-
fony, za drugie model autobusu i zestaw gadżetów a za
trzecie zestaw gadżetów. Dla tych, którzy nie znaleźli się
na podium, a wzięli udział w konkursie, czekała niespo-
dzianka na przystanku numer 2. Wszyscy zostali także
zaproszeni na coś słodkiego. Przy scenie czekały trzy
ogromne torty, które zniknęły po kilkunastu minutach.
To nie był koniec atrakcji – w tzw. Centrum Kreatywno-
ści było wiele zadań do wykonania. Można było rozwią-
zać krzyżówkę, pokolorować rysunek lub złożyć model
pojazdu z kartonu. Nagrodą były słodczyce z Wawelu.
W wielu miejscach w zajezdni, tam gdzie pojawił się
książę lub lajkonik, za prawidłową odpowiedź na pyta-
nie wygrywało się drobny firmowy gadżet, np. breloczek
z tramwajem.

Na przystanku numer 6 odbywała się „Super jazda”, dla
tych co samodzielnie poprowadzili tramwaj czekały cer-
tyfikaty. Na przystankach gdzie prezentowane były stare
i nowe pojazdy, można było uzyskać okazjonalny bilet
lub ulotkę z informacją o prezentowanych pojazdach.



Uczestnicy mogli zobaczyć zwycięskie prace



Nagrody dla zwycięzców w konkursie plastycznym wręczał Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa

KONKURS PLASTYCZNY „TRAMWAJE MPK W KRAJOBRAZIE NOWEJ HUTY”

W grupie wiekowej do 7 lat zwyciężyli:

I miejsce: BACHARA ZOFIA
II miejsce: OPYRCHAŁ NATALIA
III miejsce: GUBAŁA FRANEK
WYRÓŻNIENIE: MADURA BARTOSZ

Grupa Wiekowa 8-12 lat:

I miejsce: OROŃ AMELIA
II miejsce: STĘPKOWSKI MAREK
III miejsce: DYMEK WIKTORIA
WYRÓŻNIENIE: MILBAŁER JAN

Grupa Wiekowa 13-18 lat:

I miejsce: MORAWIEC WERONIKA
II miejsce: WINIARSKA LIWIA
III miejsce: ZORYCHTA WIKTORIA
WYRÓŻNIENIE: ŁABUZ KAMIL

Po zajezdni wędrował Trambuś. Każdy mógł „przybić z nim piątkę” i zrobić pamiątkową fotografię.

Dzięki zaangażowaniu wielu osób – ten dzień będzie wspaniałym wspomnieniem dla niejednego dziecka. Jako dowód przytaczamy treść e-maila przesłanego przez rodzica.

Pan Andrzej napisał: „Chciałem podziękować za ciekawą organizację dnia dziecka w zajezdni tramwajowej Nowa Huta.

Synowi (6 lat) bardzo podobały się przygotowane atrakcje, a także możliwość wzięcia udziału w konkursie i drobne upominki, które otrzymał.

Na co dzień nie jest śmiały, a w zajezdni wystąpił na scenie jako razem z aktorem z teatru „Szczęście” jako jego asystent. Podczas przejazdu Krakowiakiem przez zajezdnię również bardzo zaangażował się w rozmowę z panią motorniczą – prosił ją o pozdrowienie.

Postawa wszystkich osób, zaangażowanych w obsługę przystanków, zasługuje na uznanie, ponieważ nawet gdy skończyły się balony z helem, to żadne dziecko nie zostało z pustymi rękami, tylko w zamian otrzymało jakiś drobny gadżet.

Najlepszą pamiątką z tej rodzinnej imprezy są kartonowe modele pojazdów do składania – podobają się tak bardzo, że dołączyły do modeli z poprzedniego roku z Podgórza.

No i na koniec już nie możemy się doczekać następnego roku.” ■

O PRACACH I WYSTAWIE W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ NOWA HUTA

ROZMAWIAMY Z AGATĄ OLEKSIŃSKĄ

Marek Gancarczyk: Jak zaczęło się Pani zainteresowanie malowaniem i rysowaniem?

Agata Oleksińska: Rysuję od dziecka. Wszystko zaczęło się w szkole podstawowej, kiedy inni zauważyli, że mam talent i chwalili moje prace. Najpierw były to proste rysunki, potem komiksy, które do tej pory przechowuję, jako pamiętki. Jestem nieśmiałą osobą, trudno nawiązuję kontakty i dlatego w szkole na przerwach zamiast rozmawiać z rówieśnikami... rysowałam.



MG: Jak to się stało, że bohaterem tych obrazów są tramwaje MPK S.A. w Krakowie?

AO: Moje zainteresowanie tramwajami było spowodowane tym, że po przeprowadzce miałam dojeżdżać do szkoły właśnie tramwajami. Bardzo mi się spodobały te podróże i często wybierałam okrężną drogę, aby jak najwięcej czasu spędzić w pojeździe. Najbardziej lubię Bombardier NGT6 i Rotax EU8N. Często opuszczam inne tramwaje, aby znaleźć się akurat w tym, który lubię. Siadam wtedy jak najbliżej kabiny, aby obserwować motorniczego i urządzenia, które obsługuje.

MG: Jak udaje się Pani w swoich rysunkach tak dokładnie odwzorować podobieństwo do prawdziwych tramwajów?

AO: Na początku nie było łatwo, ale trening czyni mistrza. Cierpliwość i żmudna praca sprawiły, że rysunki zaczęły wychodzić coraz lepiej. Poza tym byłam na wszystkich Dniach Otwartych organizowanych przez MPK, korzystałam też z fotografii.

MG: Na Pani pracach poza pojazdami MPK pojawia się też pies. Dlaczego?

AO: Jestem miłośniczką zwierząt, to moja druga pasja. Posiadam dwa małe psy, jednego od sąsiada, a drugiego ze schroniska. Pomyślałam, że zrobię film rysunkowy o psie, który jeździł tramwajem – przeróbkę książki z dzieciństwa „O psie, który jeździł koleją”.

MG: W tym roku podczas Dnia Dziecka organizowanego przez MPK w Zajezdni w Nowej Hucie miała Pani okazję pokazać swoje prace. Czy wcześniej miała już Pani swoją autorską wystawę?

AO: Było mi bardzo miło, że spodobały się moje prace. Dotychczas nie miałam okazji prezentować swoich rysunków. Były oczywiście sytuacje, kiedy proszono mnie, aby coś narysować. Malowałam również ściany w pokojach dziecięcych, to były bajkowe postacie, zdarzały się też poważniejsze wzory.

MG: Jakie ma Pani plany artystyczne na przyszłość?

AO: W przyszłości bardzo chciałabym tworzyć filmy animowane. Marzy mi się praca, współpraca z MPK, a najchętniej zostałabym motorniczą.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

DANUTA WALAS

INWESTYCJE W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ NOWA HUTA

Przebudowa stacji tramwajowej to proces długofalowy. Pierwsze prace nad koncepcją i projektem przebudowy Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie rozpoczęły się w 2012 r. Zlecono wykonanie koncepcji programowo przestrzennej na wykonanie hali obsługi codziennej tramwajów oraz autobusów, przebudowę torów postojowych w celu uzyskania większej ilości miejsc postojowych dla tramwajów oraz budowę miejsc postojowych dla autobusów, pojazdów specjalistycznych oraz autobusów elektrycznych. Kolejnym etapem było wykonanie projektu budowlano - wykonawczego dla zatwierdzonej koncepcji wraz z podziałem na etapy oraz uzyskanie wymaganych prawem pozwoleń i decyzji. Projekt obejmował niezbędne dla realizacji inwestycji rozbiórki budynku administracyjnego, socjalno - magazynowego, budynku starej myjni oraz infrastruktury naziemno - podziemnej. Prace projektowe i uzgodnienia trwały do 2015r. i zakończyły się prawomocną decyzją pozwolenia na budowę.

PIERWSZY ETAP PRAC I BUDOWA NOWYCH POMIESZCZEŃ SOCJALNYCH

Równolegle wraz z procedowaniem pozwolenia na budowę, MPK S.A. w Krakowie, rozpięło przetarg na wykonanie I etapu zadania. Umowa z wykonawcą robót została podpisana 11 sierpnia 2015 r. a całość prac obejmowała budowę budynku administracyjno - socjalnego wraz z fundamentami magazynu i hali Obsługi Codziennej położonymi w obrębie kubatury budynku wraz z koniecznymi sieciami i urządzeniami zewnętrznymi. Ponadto, zakres prac przewidywał budowę chodników, kanalizacji teletechnicznej, sanitarnej, kanalizacji deszczowej w ograniczeniu do funkcji dla budynku OC wraz ze zbiornikami i instalacjami urządzeń wody opadowej dla myjni z przelewem do istniejącej kanalizacji deszczowej, budowę co, docelowe podłączenie wody, zasilanie energetyczne do budynku; budowę części oświetlenia budynku na długości zachodniej ściany budynku, tymczasowe połączenie torów w pobliżu bramy wyjazdowej, budowę trakcji tramwajowej w pobliżu bramy wyjazdowej, budowę drenażu i sieci kanalizacji deszczowej w rejonie połączenia torów, budowę kontenerowej stacji transformatorowej. Etap ten został zrealizowany do koń-

ca 2015 r. wraz z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie. Pracownicy Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta mogli wprowadzić się do nowych pomieszczeń biurowych i socjalnych. Równolegle, z prowadzeniem prac budowlanych, wykonano dokumentację projektową wraz z uzyskaniem wymaganych prawem pozwoleń i decyzji na budowę hali dla posadowienia tokarki podtorowej w celu zoptymalizowania procesu obsługi tramwajów.

DRUGI ETAP PROJEKTU - BUDOWA NOWOCZESNEJ HALI OBSŁUGI CODZIENNEJ Z MYJNIĄ

W 2016 r. kontynuowano prace objęte zakresem II etapu projektu. W drodze postępowania przetargowego został wyłoniony Wykonawca robót i w dniu 06.06.2016 została podpisana umowa na roboty budowlane.

Zakres prac obejmował rozbiórkę istniejącego budynku socjalnego wraz z obiektami podziemnymi, rozbiórkę istniejącej myjni i budowę hali OC, odłączenie połączeń mediów i wody, rozbiórkę istniejącego budynku administracyjnego, dostawę i montaż dwóch myjni wraz z wyposażeniem i podłączeniem do wybudowanego systemu wody deszczowej zewnętrznej, dostawę i montaż urządzeń dostarczających piasek dla potrzeb pojazdów, rozbiórkę i budowę torów. Kontynuowano budowę chodników wzdłuż nowego magazynu, budowę kanalizacji deszczowej w ograniczeniu do funkcji dla części magazynowej z włączeniem do istniejącej kanalizacji, budowę części sieci oświetlenia zakładu związanego z realizowanym zadaniem, budowę dróg i zabudowę torowisk w rejonie wjazdu i wyjazdu z budynku OC, budowę sieci kanalizacji deszczowej dla potrzeb placu manewrowego, budowę sieci oświetlenia i przebudowę kolidujących słupów trakcyjnych, remont drogi wewnętrznej pomiędzy halą SO1 i nowym budynkiem OC. W 2017 r. nowo wybudowana część magazynowa została wyposażona w system regałów wraz z windą oraz zakupiony regał logistyczny. Wymieniono ogrodzenie od strony ulicy Ujastek.

BUDOWA HALI TOKARKI PODTOROWEJ

W czerwcu 2016 r. rozpoczęto również budowę budynku hali tokarki wraz z drogami i chodnikami oraz dostarczono i uruchomiono tokarkę podtorową oraz wózek

manewrowy do przetaczania wagonów tramwajowych. W budynku zainstalowano nowoczesną tokarkę podtorową wyposażoną w łamacz wiórów, powodujący znaczne zmniejszenie wielkości odpadów stalowych z procesu toczenia. Prace zostały zakończone na początku 2017 r. po przeprowadzeniu prób eksploatacyjnych i uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie dla budynku.

PRZEBUDOWA WJAZDÓW I WYJAZDÓW ZE STACJI OBSŁUGI TRAMWAJÓW NOWA HUTA

W marcu 2017 r. podpisano umowę na wykonanie koncepcji i dokumentacji projektowej na przebudowę II bramy w Stacji Obsługi. Przez cały czas funkcjonowania Stacji wjazdy i wyjazdy przez II bramę odbywały się jednym torem a na torze szlakowym znajduje się odcinek, gdzie pojazdy szynowe jeżdżą „pod prąd”. Prace projektowo-uzgodnieniowe, trwają do dnia dzisiejszego z uwagi na konieczność uzyskania w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwa dla łuków tramwajowych oraz długotrwałych uzgodnień z ZIKiT a obecnie z ZDMK.

W lipcu 2017 r. podpisano umowę z wyłonionym w postępowaniu przetargowym wykonawcą kolejnego etapu robót. Wykonano przebudowę wjazdu i wyjazdu w bramie I Stacji Obsługi. Poszerzony został wjazd dla pojazdów kołowych, posadowiono nowy budynek portierni oraz wykonano plac postojowy dla autobusów wraz z doprowadzeniem rur kablowych w celu zasilenia autobusów elektrycznych, wykonano osłony kabli trakcyjnych na trasie do podstacji trakcyjnej Krzesławice. Prowadzone prace wymagały dużej mobilizacji wykonawcy i personelu Stacji Obsługi, ponieważ pomimo realizacji w najbardziej newralgicznym miejscu Stacji, usługa komunikacyjna była realizowana bez zastrzeżeń.

BUDOWA DODATKOWYCH TORÓW POSTOJOWYCH I MONTAŻ PANELI FOTOWOLTAICZNYCH

Ze względu na zakup nowych tramwajów, rozpoczęto w 2017 r. prace nad zmianą pozwolenia na budowę. Zmiana polegała na przeprojektowaniu istniejącej dokumentacji pod kątem wybudowania dodatkowych torów postojowych oraz zaprojektowanie nowej, trzy torowej hali dobudowanej do istniejącej hali SO1 o długości 150 m, umożliwiającej obsługę trzech tramwajów o długości 42 m na jednym torze wraz z budową nowej akumulatorni, podstacji trakcyjnej oraz wyburzeniem części budynku akumulatorni, budynku boksów garażowych, przebudowę wraz z częściowym wyburzeniem hali SO2, przebudowę dróg i zadaszeniem placu postojowego. Projekt obejmuje również wykonanie instalacji fotowoltaicznej na dachu hali SO4. Zgodnie z obliczeniami, ilość



Wizualizacja modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie

wyprodukowanej w ten sposób energii elektrycznej, powinna pokrywać potrzeby zaplecza Stacji Obsługi. Projekt został podzielony na etapy. Pozwolenie na budowę uzyskano w kwietniu 2018 r.

Na bazie uzyskanego zamiennego pozwolenia na budowę z dnia 14 września 2018 r. po postępowaniu przetargowym, podpisano umowę z Wykonawcą zadania pod nazwą „Budowa akumulatorni i podstacji trakcyjnej wraz z budową torów postojowych od strony zachodniej (etap I) w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta w Krakowie”. Zakres prac obejmował rozbiórkę budynku boksów garażowych, rozbiórkę części budynku, w którym znajdowała się akumulatornia, wykonanie elewacji pozostałej części budynku, w którym pozostała stacja transformatorowa oraz rozbiórkę wiaty postojowej, przebudowę kolizji instalacji centralnego ogrzewania w rejonie projektowanej akumulatorni, budowę akumulatorni, wykonanie zasilania do nowego budynku podstacji trakcyjnej, budowę budynku podstacji trakcyjnej wraz z wyposażeniem, budowę układu drogowego uwzględniającego odcinki torów krzyżujących się z drogą oraz dojazd do podstacji a także budowę torów od strony zachodniej, z odwodnieniem i drenażem torów, budowę sieci trakcyjnej i oświetlenia, budowę instalacji wodociągowo-hydrantowej wzdłuż ogrodzenia, wymianę ogrodzenia od strony zachodniej,



przebudowę kolizji kanalizacji deszczowej wraz z wykonaniem czterech zbiorników retencyjnych o pojemności ok. 500m³, przebudowę kanalizacji sanitarnej.

20 maja 2019, po przeprowadzonym postępowaniu przetargowym, podpisano umowę na realizację budowy torów postojowych od strony zachodniej (etap II) torów nr 19, 20, 21, 22, rozjazdów nr 19, 25, 26, 75, 84, 85 wraz z przebudową sieci trakcyjnej i oświetlenia a także odwodnieniem i drenażem nowobudowanych torów. W trakcie realizacji, zostanie wykonana rozbiórka drogi betonowej i chodnika oraz torów, budowa słupów pod konstrukcję zadaszenia torów postojowych oś druga, budowa dróg za i przed wiatą w zakresie etapu II z połączeniem istniejących przejazdów, budowa instalacji wodociągowej pod wiatą postojową w zakresie etapu II, budowa kanalizacji deszczowej w wiacie postojowej wraz z odwodnieniem liniowymi przed wjazdem i wyjazdem w zakresie etapu II. Planowane zakończenie prac – grudzień 2019 r. Na kolejne lata planowana jest przebudowa rozjazdów pomiędzy halami SO1 i SO2. Częściowe wyburzenie hali SO2 oraz wykonanie remontu pozostałej części hali SO2. Budowa hali SO4, która zajmie obecne cztery tory postojowe i będzie funkcjonalnie związana z budynkiem hali SO1, wyposażenie hali w niezbędną infrastrukturę oraz wyposażenie, zainstalowanie ogniw fotowoltaicznych oraz

wpięcie w układ energetyczny Stacji Obsługi. Przebudowa kolejnych torów postojowych i ostateczne wykonanie zadaszenia torów postojowych. Kolejnym realizowanym zadaniem, będzie przebudowa wjazdów i wyjazdów dwoma torami w bramie II, po otrzymaniu wszystkich wymaganych prawem pozwoleń i decyzji.

Prowadzone są również uzgodnienia w sprawie uzyskania ofert na budowę hali postojowej od strony ulicy Ujastek w kierunku północnym i włączenie wyjazdów do toru obwodowego przy hali myjni.

MPK S.A. wystąpiło również z wnioskiem o zabezpieczenie terenów od strony południowej Stacji Obsługi w kierunku Kombinatu dla potrzeb rozbudowy Stacji Obsługi Tramwajów w perspektywie wieloletniej.

Wraz z prowadzonymi pracami inwestycyjnymi oraz realizacją prac projektowych prowadzone są prace remontowe na terenie Stacji Obsługi w celu utrzymania istniejącej infrastruktury w należytym stanie technicznym.

PRZEKAZANIE PLACU BUDOWY

W sobotę, 1 czerwca Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK S.A., w obecności Jacka Majchrowskiego Prezydenta Miasta Krakowa, wręczył przedstawicielowi generalnego wykonawcy oficjalny dokument przekazania terenu budowy pod kolejny etap inwestycji. Odebrał go Jacek Lech – Dyrektor Oddziału Południowego firmy Budimex.

– Inwestycje w tej nowohuckiej zajezdni będą kontynuowane przez najbliższe lata. W planach jest bowiem budowa nowej hali obsługi tramwajów, przebudowa torów oraz budowa zadaszenia nad torami postojowymi. Na dachu hali będą zamontowane panele fotowoltaiczne, a energia, która będzie z nich pozyskiwana ma wystarczyć do zaspokojenia wszystkich potrzeb niezbędnych do funkcjonowania całego zaplecza obiektu. Ogłaszam to wszystko z dużą satysfakcją, bo w tym roku świętujemy przecież 70-lecie Nowej Huty, a ta zajezdnia służy przede wszystkim tej części Krakowa – powiedział Jacek Majchrowski, prezydent Miasta Krakowa.

Inwestycje realizowane w zajezdni tramwajowej Nowa Huta to kontynuacja działań krakowskiego przewoźnika, których celem jest nie tylko poprawa warunków dla zatrudnionych pracowników, ale także ochrona środowiska.

– Tylko w ostatnich kilku latach na modernizację Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie MPK wydało prawie 50 mln zł. Oddając do eksploatacji w 2017 roku halę obsługi tramwajów z nowoczesną myjnią zadaliśmy o to, aby funkcjonował w niej zamknięty obieg z wykorzystaniem wody deszczowej z oczyszczalnią. Teraz planujemy wydać podobną kwotę ok. 50 mln zł na rozbudowę infrastruktury dbając o to, aby energia potrzebna dla funkcjonowania tej zajezdni pochodziła z odnawialnych źródeł – podkreślił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. ■

INWESTUJEMY W KOMFORT PRACY, MODERNIZUJEMY ZAJEZDNIĘ TRAMWAJOWE

O NAJWAŻNIEJSZYCH ZADANIACH NA 2020 ROK I NAJBLIŻSZE LATA ROZMAWIAMY Z RAFAŁEM ŚWIERCZYŃSKIM, PREZESEM ZARZĄDU MPK S.A. W KRAKOWIE

Marek Gancarczyk: Rok 2018 upłynął pod znakiem dużych inwestycji w tabor autobusowy, co umożliwiło wycofanie z ruchu wszystkich pojazdów z silnikami poniżej normy Euro 5. Jakie plany inwestycyjne będzie realizowało MPK S.A. w kolejnych latach?

Rafał Świerczyński: Obecnie koncentrujemy się na realizacji kontraktu, dzięki któremu już w 2020 roku do Krakowa zostanie dostarczonych 50 nowoczesnych tramwajów. Zdajemy sobie jednak sprawę z oczekiwań naszych pasażerów i dlatego już w kwietniu 2019 roku ogłosiliśmy przetarg na dostawę 10 kolejnych tramwajów z opcją zakupu kolejnych 50. W sumie te dwie inwestycje obejmują zamówienie 110 nowych wagonów o wartości ok. 1 miliarda zł. O skali tego przedsięwzięcia niech świadczy to, że dzięki temu w najbliższych latach będziemy mogli wymienić co trzeci krakowski tramwaj na nowy.

MG: Zakup aż tylu nowych tramwajów to bardzo duży wydatek. Skąd MPK weźmie środki na ich zamówienie?

RŚ: Nie ukrywam, że w tej kwestii bardzo liczymy na dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.



Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu MPK przekazuje dokument potwierdzający przekazanie placu budowy w zajezdni tramwajowej Nowa Huta

MG: Pasażerowie w Krakowie, także ci z problemami z mobilnością mają do dyspozycji już 100% autobusów z niską podłogą. Czy zaplanowane przez MPK S.A. inwestycje sprawią, że podobnie będzie w komunikacji tramwajowej?

RŚ: Tak, to jest nasz cel. Jeżeli w całości zrealizujemy zaplanowane inwestycje to w ciągu najbliższych 5-6 lat 100 proc. taboru tramwajowego będzie niskopodłogowa.

MG: Jest lato, wysokie temperatury, a w związku z tym

pojawiają się pytania o klimatyzację w tramwajach. Szczególnie o to, czy taka klimatyzacja pojawi się w 50 wagonach NGT6, firmy Bombardier?

RŚ: To dla mnie bardzo ważny temat. Mogę potwierdzić, że szukamy rozwiązań technicznych, które umożliwią zamontowanie w tych tramwajach wydajnego systemu klimatyzacji. Zależy mi na tym, ponieważ, jeżeli uda nam się ten problem rozwiązać, to po zakończeniu zakupów nowego taboru i prac modernizacyjnych, 100 proc. krakowskich tramwajów będzie nie tylko niskopodłogowa, ale także w 100 proc. klimatyzowana.

MG: MPK S.A. cały czas musi inwestować w ekologiczne autobusy, bo w 2021 roku ustawa o elektromobilności będzie wymagać od przewoźnika 5 proc. udziału elektrycznych pojazdów we flocie. Czy MPK S.A. spełni te wymagania?

RŚ: Tak, podejmujemy działania, aby spełnić te wymagania ustawy. To oczywiście oznacza, że w Krakowie już niedługo pojawią się kolejne elektryczne autobusy.

MG: Inwestycje, które służą mieszkańcom to tylko część zadań realizowanych przez MPK. Sporo środków jest przeznaczanych na poprawienie komfortu pracy naszych prowadzących oraz osób zatrudnionych na zapleczu.

RŚ: To prawda, dużo inwestujemy w poprawę warunków socjalnych pracowników. Środki przeznaczamy m.in. na przebudowę i modernizację punktów socjalnych na pętłach. Dla prowadzących są to miejsca, gdzie mogą wypocząć podczas przerw w komfortowych warunkach. Pomieszczenia są wyposażane m.in. w klimatyzację, kuchenkę mikrofalową, a tam gdzie pozwalają na to warunki także w fotele masujące. Modernizujemy także poczekalnie dla prowadzących w zajezdniach.

MG: Mówi Pan o wydatkach w zajezdniach, które służą pracownikom. Czy są plany, aby przygotować się na coraz większą liczbę tramwajów, które będą dostarczane do Krakowa?

RŚ: Nie wystarczy tylko kupić nowe tramwaje. Aby mogły one dobrze służyć pasażerom trzeba zadbać o ich odpowiednią obsługę. Zamawiając nowe tramwaje jednocześnie zaplanowaliśmy modernizację stacji obsługi tramwajów w Nowej Hucie. Powstała tam już jedna nowoczesna hala obsługi codziennej z myjnią oraz część nowych torów. Trwają prace nad budową kolejnych torów, a w planach na najbliższe lata mamy budowę hali, dachu nad torami i montaż paneli fotowoltaicznych. Dzięki nim energia potrzebna do funkcjonowania całej stacji będzie pochodzić z energii słonecznej.

MG: Czy podobne plany jak w Nowej Hucie będą realizowane w drugiej stacji obsługi tramwajów w Podgórzu?

RŚ: Tak. Po zakupie terenu sąsiadującego ze Stacją Obsługi Tramwajów Podgórze przy ul. Rzemieślniczej została już przygotowana koncepcja rozbudowy. Powstanie tam nowa hala obsługi codziennej oraz tory postojowe dla kolejnych tramwajów, które zostaną dostarczone do

Krakowa. Dodatkowo będzie możliwość m.in. wybudowania specjalnego toru biegnącego wokół całej zajezdni oraz wybudowanie kolejnej trzeciej bramy i wyjazdu z zajezdni w kierunku ul. J. Brożka. Na terenie zajezdni zostaną wykonane prace torowe usprawniające i ułatwiające przejazd tramwajom.

MG: Od stycznia 2019 roku wzrosły wydatki na wynagrodzenia dla pracowników MPK, w tym m.in. dla prowadzących. Jak dużą częścią budżetu MPK są obecnie koszty osobowe?

RŚ: Koszty osobowe to jeden z istotnych wydatków. Wzrost wynagrodzenia dla pracowników w 2019 roku skosztował niemal wszystkie środki ze wzrostu stawki przewozowej, która została wynegocjowana w ramach umowy z Gminą Miejską Kraków na ten rok. Gdy porównamy średnie wynagrodzenie w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych w polskich miastach to okaże się, że wynagrodzenia w MPK S.A. w Krakowie są jednymi z wyższych w kraju. Wróć jeszcze do podwyżek w 2019 roku. Z ubolewaniem przyjąłem brak wsparcia w zakresie wdrożenia zmian w sposobie naliczania wynagrodzeń. Są one od wielu lat regulowane przez Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, który nie przystaje już do obecnych czasów i wymagań rynkowych, czego świadome są wszystkie strony umowy. Brak zmian powoduje, że coraz więcej usług musimy zlecać na zewnątrz. Nie jest to dobry kierunek w długoterminowym działaniu spółki.

MG: Czy jest Pan już przygotowany do jesiennych rozmów ze związkami zawodowymi o wzroście wynagrodzeń w 2020 roku?

RŚ: Zarząd ponownie przedstawił propozycję zmian układu zbiorowego, w tym przyspieszenie wypłaty dodatku za usługę lat dla pracowników zatrudnionych w MPK od co najmniej jednego roku. Poziom kolejnych podwyżek od 2020 roku będzie znany już we wrześniu, po uzyskaniu oficjalnych danych o dynamice wzrostu w gospodarce. Nieplanowanym kosztem niezależnym od nas jest wprowadzenie przez polski rząd obowiązkowego utworzenia Pracowniczych Planów Kapitałowych (PPK). Oznacza to, że już od 2019 roku pracodawcy, a więc także MPK wspólnie ze swoimi pracownikami, będą odkładać wpłaty na poczet przyszłych emerytur. W zależności od liczby osób, które się na to zdecydują będzie to miało istotny wpływ na wynik finansowy przedsiębiorstwa oraz pulę środków finansowych przeznaczonych na podwyżkę wynagrodzeń w spółce.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

NAGRODY I LISTY GRATULACYJNE DLA PRACOWNIKÓW MPK ZA RATOWANIE INNYCH OSÓB



Dla wszystkich nagrodzonych został przygotowany tort którego krojenie rozpoczął Bogusław Kośmider, wiceprezydent Krakowa

Podczas uroczystego spotkania, które odbyło się 13 maja 2019 roku w centrum konferencyjnym MPK S.A. w Krakowie 18 kierowców, 10 motorniczych i 1 inspektor ruchu otrzymało nagrody za swoją postawę podczas pracy. Empatii, odwagi i umiejętności pogratulował pracownikom w listach gratulacyjnych Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa. W jego imieniu wręczył je Bogusław Kośmider, zastępca Prezydenta Krakowa.

– *Doceniamy te zachowania pracowników MPK, bo często mimo obecności innych osób tylko oni reagują, gdy ktoś potrzebuje pomocy. Potrafią profesjonalnie wykorzystać swoją wiedzę, aby nieść pomoc osobom chorym i rannym. Pięć spośród nagrodzonych osób prowadziło czynności ratujące życie do czasu przyjazdu karetki pogotowienia ratunkowego* – mówił na spotkaniu Bogusław Kośmider, zastępca Prezydenta Krakowa.

Przyznane wyróżnienia były podziękowaniem za zachowania pracowników krakowskiego przewoźnika od listopada 2018 do maja 2019 roku, takich jak:

- Ratowanie życia i prowadzenie resuscytacji (Daniel Trzaska, Kamil Rodzoś, Przemysław Bruzda, Jacek Strózik, Paweł Szetner),
- Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach, m.in. po potrąceniu pieszych przez samochody (Jarosław Stolarski, Sławomir Szelağ, Aneta Kańska, Maciej Kukułowicz, Paweł Kania, Paweł Walczyk, Sebastian Kopisz),
- Pomoc osobom, które miały atak padaczki (Rafał Piotrowski, Robert Tekieli),
- Pomoc rodzinie i policji w odnalezieniu zaginionych osób starszych oraz dzieci (Ireneusz Antoniak, Piotr Cichecki, Mirosław Żak, Maciej Swoboda, Urszula Mróz, Grzegorz Madej, Justyna Haber, Krzysztof Duda, Paweł Daniec),



Pracownicy MPK nagrodzeni za ratowanie życia



Pracownicy MPK nagrodzeni za pomoc poszkodowanym w wypadkach



Pracownicy MPK nagrodzeni za zatrzymanie złodzieja



Pracownicy MPK nagrodzeni za pomoc pasażerom, którzy mieli atak padaczkowy



Pracownik MPK nagrodzony za pomoc w ugaszeniu pożaru samochodu



Pracownik MPK nagrodzony za zatrzymanie nietrzeźwego kierowcy samochodu

- Pomoc w zatrzymaniu złodziei, którzy próbowali w pojeździe okraść pasażerów, w tym turystę (Jacek Szostak, Paweł Daniec),
- Pomoc w gaszeniu płonących samochodów (Leszek Żelazny, Marek Zajęc),

- Uniemożliwienie prowadzenia samochodu nietrzeźwemu kierowcy (Piotr Łącz).
- Przez cztery ostatnie lata prowadzący MPK S.A. pomogli odnaleźć ponad 60 osób zaginionych, poszukiwanych przez policję i rodzinę. Wśród nich były osoby starsze, chore i dzieci.



Pracownicy MPK nagrodzeni za pomoc w odnalezieniu osób zaginionych

W tym samym czasie również w ponad 60 przypadkach pracownicy MPK S.A. udzielali podczas swojej pracy pomocy tym, którzy jej potrzebowali, nie tylko ratując życie i opatrując potrąconych przez samochody, ale także zatrzymując złodziei czy pomagając gasić płonące samochody – podsumował Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

W spotkaniu wzięt również udział Zbigniew Nowak, Komendant Miejski Policji w Krakowie, Marek Maślerz, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego ds. ekonomiczno-administracyjnych oraz Paweł Knapik, Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie.

Wszyscy podkreślali jak ważne było zachowanie pracowników MPK S.A. w Krakowie.

– Łańcuchem przeżycia medycyna ratunkowa nazywa sekwencję czynności, jakie muszą zostać wykonane, żeby uratować życie osobie, która znalazła się w sytuacji zagrożenia. Skuteczność tych działań jest zależna od współdziałania wielu osób i wielu elementów – całego łańcucha przeżycia. Motorniczowie i kierowcy byli tym pierwszym ogniwem, które okazało się silne i wytrzymałe – powiedział Marek Maślerz, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego.

Dodatkowo podczas spotkania nagrodzono pracowników MPK S.A., którzy reprezentowali Polskę w międzynarodowych mistrzostwach motorniczych w Brukseli. Sebastian Brykalski i Małgorzata Ferdek zajęli 12. miejsce w zawodach rywalizując z 25 zespołami. ■

O SWOJEJ PASJI I PRACY MÓWI PAWEŁ SZETNER, STRAŻAK, KTÓRY PROWADZI AUTOBUSY

Marek Gancarczyk: Podczas pracy ratował Pan życie rannej osobie, która straciła przytomność. Proszę opowiedzieć, jak to się stało, że musiał Pan zareagować?

Paweł Szetner: Gdy przyjechałem na pętlę Czerwone Maki P+R na podjeździe leżał nieprzytomny mężczyzna w podeszłym wieku. Natychmiast po zatrzymaniu pojazdu wybiegłem sprawdzić stan tej osoby, zawiadomiłem bezzwłocznie Główną Dyspozytornię Ruchu MPK o potrzebie wezwania karetki pogotowia i pobiegłem udzielić pomocy.

MG: Jakie były Pana pierwsze czynności ratunkowe?

PS: Najważniejsze w czynnościach ratunkowych jest bezpieczeństwo własne - otoczenie, nasza widoczność. Gdy my jesteśmy bezpieczni, możemy przystąpić do oceny stanu poszkodowanego.

MG: W jakim stanie była osoba, której udzielał Pan pierwszej pomocy?

PS: Osoba była nieprzytomna, stwierdziłem dwa oddechy w przeciągu 10 sekund, co oznacza w procedurach pierwszej pomocy stan agonalny, rozpocząłem resuscytację krążeniowo-oddechową do czasu przyjazdu karetki pogotowia ratunkowego.

MG: Prowadzący MPK przechodzą szkolenie z zasad udzielania pierwszej pomocy. Czy wcześniej miał Pan już sytuację, w której z tej wiedzy musiał Pan korzystać?

PS: Tak, miałem podobne sytuacje. Oprócz wykonywania zawodu kierowcy jestem członkiem Ochotniczej Straży Pożarnej w Mogilanach.

MG: Jest Pan również strażakiem ochotnikiem. Skąd takie zainteresowanie?



Paweł Szetner odbiera gratulacje za udzielenie pierwszej pomocy od Bogusława Kośmidera, wiceprezydenta Krakowa

PS: Od dziecka marzyłem aby pomagać ludziom. Mając tatę – zawodowego strażaka, podziwiałem jego zawód i pasję, chciałem być taki jak on. Drugą pasją były autobusy. Będąc strażakiem i kierowcą MPK mogę wykonywać dwie pasje życia jednocześnie.

MG: W jakich zdarzeniach najczęściej bierze Pan udział jako strażak?

PS: Najczęściej są to zdarzenia komunikacyjne: wypadki, kolizje, potrącenia, jest tego naprawdę dużo.

MG: Co jest najtrudniejsze w pracy strażaka?

PS: Najtrudniejsze jest zderzenie się z czyjąś tragedią, myśl że nie każdemu można pomóc, patrzeć jak ludzie tracą swój dorobek życia. Najważniejsze w tym wszystkim jest pewne i bezpieczne działanie wśród ludzi, którym się ufa, z którymi bez wahania wejdem w ogień i wiem że w razie „draki” mam na kogo liczyć.

MG: Czy obserwuje Pan zjawisko zubożenia, tzw. „znieczulicy”, którego efektem jest brak zainteresowania udzielaniem pomocy ze strony świadków wypadków?

PS: Tak!! O tym musimy powiedzieć. Ludzie omijali uszkodzonym szerokim łukiem. Podczas reanimacji potrzebne są minimum dwie osoby, aby sprawnie ją przeprowadzić. Z tego miejsca chciałbym podziękować jednemu z inspektorów MPK za zachowanie zimnej krwi i pomocy w ocenie stanu uszkodzonego. Pamiętajcie, gdy leży człowiek, nieważne kim on jest, podejźmy, nie bójmy się. Od naszej decyzji może zależeć czyjeś życie, każda sekunda jest na wagę złota i w beczynności oddala nas od przywrócenia tego nieszczęśnika do życia. Każdego z nas może to spotkać.

MG: Jakie umiejętności związane z udzielaniem pierwszej pomocy najczęściej przydają się w pracy kierowcy?

PS: Najważniejsze by dobrze sprawdzić stan osoby uszkodzonej, mieć stalowe nerwy oraz podstawową wiedzę na temat resuscytacji krążeniowo-oddechowej, nie bać się podejmować reanimacji oraz jej skutków, np. złamania żeber. Pamiętajmy że RATUJEMY ŻYCIE. W myśl zasady „Nie bójmy się pomagać”.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

NOWE TRAMWAJE DLA KRAKOWA

W ślad za ogłoszeniem i podpisanym w piątek, 28 września 2018 roku dokumentem o dialogu technicznym, związanym z pozyskaniem sześćdziesięciu nowych, niskopodłogowych tramwajów dla mieszkańców Krakowa, zostało ogłoszone postępowanie na zakup tramwajów.

Informacje uzyskane od uczestników dialogu technicznego posłużyły do sprecyzowania Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, w tym Specyfikacji Technicznej Tramwaju. W ten sposób można było nie tylko zawrzeć w Specyfikacjach warunki i wymagania Zamawiającego, ale również skonfrontować je z możliwościami wielu znanych już w MPK producentów taboru i komponentów do tramwajów oraz innych, którzy wykazali zainteresowanie.

Umożliwiło to zbadanie rynku oraz jego możliwości dla realizacji celu, jakim był i jest wybór optymalnego dla specyfiki miasta i komfortu pasażerów tramwaju. W odróżnieniu od warunków, jakie musiały spełniać tramwaje w poprzednio prowadzonych postępowaniach, tym razem wprowadzono wiele innych, które pozwolą na uwzględnienie większości wymagań zawartych w nowej umowie, jaką MPK S.A. zawarło z Zarządem Transportu Publicznego Krakowa na przewóz tramwajami, na kolejne lata. Oczywiście wszystkie te wymagania mają służyć temu, aby tramwaj był konkurencyjny dla transportu indywidualnego i mógł być wykorzystywany przez wszystkie grupy pasażerów, w tym osoby niepełnosprawne. Istotną nowością jest warunek o większym, bo aż 85-procentowym udziale w tramwaju tzw. niskiej podłogi. Ma to szczególne znaczenie dla podróżujących, gdyż w ten sposób radykalnie zwiększa się dostępność tramwaju dla pasażerów niepełnosprawnych i starszych, jak również komfort podróżowania. Będące przedmiotem zamówienia tramwaje będą mieć od 30 do 37 metrów długości.



Nowe tramwaje będą posiadać 85 proc. niskiej podłogi

Uznano, że tramwaje o takiej długości są optymalne i mogą najlepiej być wykorzystywane w sieci komunikacyjnej miasta, a więc ścisłego zabytkowego centrum, jak również przy przewozie pasażerów do odleglejszych dzielnic Krakowa. Wagony wyposażone zostaną we wszystkie współcześnie, dostępne urządzenia pozwalające na bezpieczną, komfortową podróż przynajmniej 220 osób. Spośród nich, praktycznie wręcz już niezbędnych dla pasażerów, moż-

na wymienić: podłogę na wysokości ok. 370 mm, przy wejściach 300 mm nad poziomem szyn, klimatyzowane wnętrze całego pojazdu, wizualną i foniczną informację o przebiegu trasy, monitoring, wygodne siedzenia i miejsca na wózki dziecięce oraz inwalidzkie, automaty i kasowniki biletowe obsługujące karty elektroniczne oraz wiele innych

urządzeń, których funkcje powinny zadowolić nawet najbardziej wymagających pasażerów. Podobnie jak tramwaje dostarczone w 2020 roku będą one mogły przemieszczać się na odcinkach torowisk bez sieci trakcyjnej.

Założeniem w postępowaniu jest pozyskanie dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej. Po ogłoszeniu postępowania wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się ze stanowiskami do obsługi i napraw, jakimi dysponują Stacja Obsług Tramwajów oraz Stacja Remontów – MPK S.A w Krakowie. Pozwoli to, nie tylko na dostawę tramwajów przyjaznych dla miasta oraz pasażerów, ale także takich, których przeglądy i naprawy będą mogły być realizowane przy wykorzystaniu potencjału, jakim dysponuje MPK.

Ogłoszone postępowanie spowodowało spore zainteresowanie u producentów taboru. Świadczy o tym ilość zadawanych pytań od potencjalnych Dostawców. Dotyczy to przede wszystkim tych oferentów, którzy po raz pierwszy decydują się wziąć udział w krakowskim postępowaniu, ale również tych, którzy już zrealizowali dostawę tramwajów lub są w trakcie ich re-

alizacji. Ze względu na mnogość spraw do wyjaśnienia i wnioski zainteresowanych, konieczna była zmiana harmonogramu i przedłużenie terminu otwarcia ofert na 15 lipca 2019 roku.

Prócz pytań pojawiło się również odwołanie od warunków SIWZ do Krajowej Izby Odwoławczej. Izba na posiedzeniu, w którym uczestniczyli odwołujący (firma Modertrans z Poznania) i MPK, uznała że od-

wołanie jest bezzasadne i nie wymaga zmian w SIWZ postulowanych przez odwołującego.

Dzięki realizacji w roku 2020 dostawy pięćdziesięciu tramwajów z Firmy Stadler oraz, w kolejnych latach – sześćdziesięciu, na podstawie ogłoszonego postępowania, można będzie zrealizować zapowiedzi, aby „kupowane, jako fabrycznie nowe, tramwaje stanowiły 2/3 całego taboru tramwajowego”. ■

MAREK GANCARCZYK

UMOWA NA ŚWIADCZENIE TRAMWAJOWYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH W KRAKOWIE



W poniedziałek, 1 kwietnia 2019 roku między Gminą Miejską Kraków a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A.

w Krakowie została zawarta umowa na świadczenie tramwajowych usług przewozowych na okres 16 lat, od 1 kwietnia 2019 roku do 31 marca 2035 roku. Umowa została podpisana przez Jacka Majchrowskiego, Prezydenta Miasta Krakowa oraz przedstawicieli Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie – Rafała Świerczyńskiego prezesa zarządu i Katarzynę Bury, członka zarządu.

Umowa na przewozy tramwajowe ma dla krakowskiego przewoźnika bardzo duże znaczenie. Stanowi bowiem zabezpieczenie finansowe na spłatę zacią-

gniętych zobowiązań kredytowych, dzięki którym już w przyszłym roku do Krakowa trafi 50 nowych, niskopodłogowych wagonów oraz będzie możliwa realizacja zakupu kolejnych do 60 nowych tramwajów.

Szacunkowa wartość umowy na świadczenie tramwajowych usług przewozowych w Krakowie przez okres 16 lat to ok. 12 mld zł. Umowa określa zadania przewoźnika, m.in. wyposażania nowych tramwajów (niska podłoga, system informacji pasażerskiej złożony z zapowiedzi głosowych i tablic wyświetlających trasę przejazdu, automaty biletowe) oraz standardu świadczenia usług (np. zasad funkcjonowania klimatyzacji i ogrzewania wnętrza tramwajów). ■

Fot. B. Świerzowski

VIII MISTRZOSTWA EUROPY MOTORNICZYCH TRAM-EM BRUKSELA 2019

W dniach 4-5 maja 2019 roku w Brukseli odbyły się po raz ósmy mistrzostwa Europy motorniczych. Współorganizatorem zawodów była brukselska firma transportu publicznego – STIB. Mistrzostwa stanowiły punkt kulminacyjny obchodów 150-lecia istnienia komunikacji tramwajowej oraz 30-lecia powstania regionu stołecznego Brukseli. W zmaganiach wzięła udział rekordowa liczba zawodników. O tytuł najlepszego motorniczego rywalizowały drużyny z 25 miast z 21 krajów europejskich. Kraków w tej rywalizacji reprezentował dwuosobowy zespół z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta – Małgorzata Ferdek i Sebastian Brykalski. Warto dodać, że była to jedyna drużyna z Polski.

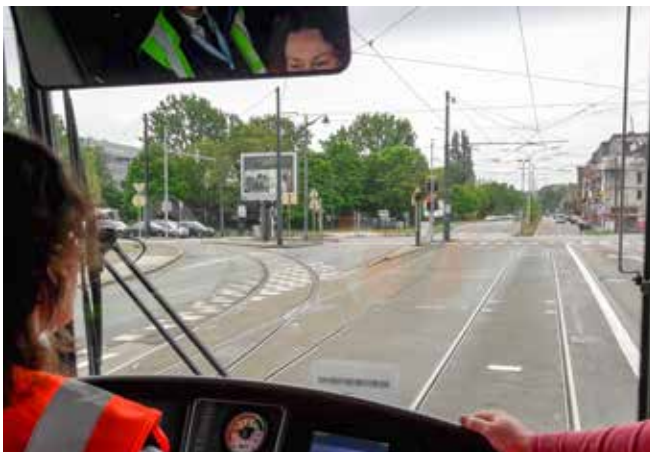
W pierwszym dniu mistrzostw uczestnicy mogli zapoznać się z przygotowanymi konkurencjami oraz z wagonami, które miały być wykorzystane w zawodach. Najwięcej problemów z opanowaniem precyzyjnej jazdy zawodnicy mieli z zabytkowym wagonem, który posiadał hamulce pneumatyczne. Zatrzymanie tego wagonu w ściśle wyznaczonym miejscu okazało się bardzo trudnym zadaniem. Następnie uczestnicy poznawali tajniki jazdy nowszymi tramwajami – typu PCC 7900 (podobny do naszej „102”, sterowany pedałami jak „105”) oraz T3000 (32-metrowy, 5-członowy, całkowicie niskopodłogowy pojazd firmy Bombardier). Szczególnie jazda nowoczesnym Bombardierem dała zawodnikom dużo frajdy, tym bardziej, że trening odbywał się w normalnym ruchu miejskim, gdzie na wydzielonym torowisku można rozwinąć prędkość 65 km/h

W dniu zawodów uczestników powitał piękny, słoneczny poranek, jednak dobra pogoda nie trwała długo. W czasie prezentacji drużyn w pewnej chwili zaczął padać... śnieg. Zmienna pogoda towarzyszyła zawodnikom do końca dnia i spowodowała, że nie wszystkie drużyny miały

takie same warunki – zupełnie jak w skokach narciarskich. Zawody odbywały się w centrum miasta – na wyłączonej z ruchu ulicy Rue Royale, nieopodal Pałacu Królewskiego. Organizator zawodów przewidział przejazdy w dwóch seriach, zadania wykonywane były drużynowo. Pierwsza konkurencja polegała na przejechaniu zabytkowym wagonem kilkudziesięciu metrów i zatrzymaniu pojazdu przed pachotkiem w odległości mniejszej niż 20 cm. Następnie jeden z motorniczych przesiadał się do wagonu PCC, a drugi ustawiał figurę Manneken pis (symbol Brukseli) na łuku toru w taki sposób, aby figura była jak najbliżej przejeżdżającego wagonu, ale wagon nie mógł jej dotknąć. Punktowana była jak najmniejsza odległość figury od wagonu. Kolejna zmiana wagonu na T3000 i zadanie polegające na zatrzymaniu wagonu w taki sposób, aby III drzwi znalazły się w wyznaczonym miejscu. To zadanie perfekcyjnie wykonała nasza zawodniczka – Małgorzata Ferdek. Następnie należało przejechać odcinek



kontrolny z prędkością 30 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem oraz zatrzymać wagon możliwie najbliżej przeszkody używając hamowania awaryjnego (należało przesunąć nastawnik poza ogranicznik i podnieść ręce). Kolejna zmiana wagonu i ostatnia, najbardziej widowiskowa konkurencja – tramwajowe kręgle. Należało rozpędzić tramwaj, uderzyć w kule i natychmiast hamować, aby wagon nie dotknął kręgla. Im więcej kręgla udało się przewrócić, tym więcej punktów było do zdobycia, a najwyższe punktowane były kręgle najbardziej oddalone od wagonu. Wszystkie zadania wykonywane były na czas. Nasza drużyna była jedną z najszybszych ekip. Po pierwszym przejeździe Małgorzaty Ferdek MPK S.A. w Krakowie zajmowało 7. miejsce. W drugim przejeździe Sebastian Brykalski bardzo chciał poprawić wynik, jednak trochę zabrakło szczęścia i ostatecznie Kraków uplasował się na 12. miejscu. Mimo to nasi motorniczowie okazali się lepsi m. in. od prowadzących tramwaje w Berlinie, Paryżu czy Sztokholmie.



Zawody odbywały się w centrum miasta – na wyłączonej z ruchu ulicy Rue Royale



Konkurencja polegająca na zatrzymaniu pojazdu przed pachotkiem w odległości mniejszej niż 20 cm



Tramwajowe kręgle – należało rozpędzić tramwaj, uderzyć w kulę



Wszystkie konkurencje były monitorowane



Uczestnicy VIII Mistrzostw Europy Motorniczych TRAM-EM

Mistrzami Europy zostali gospodarze – drużyna motorniczych z Brukseli, drugie miejsce przypadło drużynie z Moskwy, a na najniższym stopniu podium stanęła drużyna z Oradei. I właśnie to urokliwe, pełne wspaniałych zabytków, miasto w Rumunii będzie gościć w przyszłym roku uczestników IX edycji Mistrzostw Europy Motorniczych. Organizacja i przebieg zawodów stały na wysokim poziomie. Mimo nienajlepszej pogody wielu mieszkańców



Reprezentacja MPK S.A. w Krakowie

i turystów dopingowało zawodników, a ponad 50 000 widzów śledziło mistrzostwa TramDriver na żywo w Internecie. Atmosfera wśród zawodników była bardzo dobra, w czasie dwudniowych zawodów było wiele okazji aby porozmawiać i wymienić doświadczenia z koleżankami i kolegami z całej Europy. ■

Fot. Bogusław Porąbka, TRAM-EM

WARSZTATY O WYZWANIACH MOBILNOŚCI W DUŻYCH MIASTACH

Elektromobilność w transporcie publicznym, mobilność pieszych oraz komunikacja z mieszkańcami przy zmianach infrastruktury drogowej – to główne tematy warsztatów wiedeńsko-krakowskich, które odbyły się w Krakowie we wtorek, 21 maja. Wzięli w nich udział goście z Wiednia: Peter Wiesinger i Petra Jens oraz specjaliści z Krakowa reprezentujący KHK S.A., MPK S.A., Zarząd Dróg Miasta Krakowa oraz Zarząd Transportu Publicznego.

– *Wiedeń jest i pozostaje najlepszym miastem do życia na świecie. Austriacka stolica po raz kolejny zawdzięcza swoją czołową pozycję między innymi doskonałej infrastrukturze z dobrze rozwiniętą i niezawodną siecią transportu publicznego. Dlatego właśnie warto spotykać się, wymieniać doświadczenia i uczyć się od siebie nawzajem. Warto zaznaczyć, że współpraca Krakowa z Wiedniem ma wieloletnią tradycję, a jednymi z najważniejszych obszarów współpracy między naszymi miastami jest właśnie gospodarka komunalna i planowanie systemu transportu publicznego –*

zaznaczył Tadeusz Trzmiel, prezes Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., wieloletni zastępca prezydenta Krakowa i koordynator współpracy między oboma miastami. Warsztaty otworzyła prelekcja Petera Wiesingera, dyrektora Wydziału Technologii Pojazdów wiedeńskiego przedsiębiorstwa komunikacji Wiener Linien, który opowiedział o wiedeńskich doświadczeniach w funkcjonowaniu autobusów elektrycznych i ich wpływie na redukcję emisji CO², przedstawił flotę autobusową Wiednia, podział modalny oraz aktualny stan przygotowań do uruchomienia linii autobusów bezzałogowych w wiedeńskiej dzielnicy Seestadt Aspern.

O krakowskich doświadczeniach z eksploatacji elektrycznych autobusów opowiedział Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK S.A. w Krakowie. – *Pierwsze testy autobusów elektrycznych odbyły się w 2012 roku, a w 2013 r. rozpoczęliśmy pierwsze próby eksploatacji autobusów elektrycznych. Ich celem było sprawdzenie między innymi*

alternatywnego zasilania elektrycznego autobusów miejskich w rzeczywistych warunkach komunikacji miejskiej. 29 kwietnia 2014 r. została uruchomiona w Krakowie pierwsza w Polsce regularna linia komunikacyjna obsługiwana przez autobusy elektryczne, a w tym momencie po naszym mieście jeździ ich już 26.



Informacje o autobusach elektrycznych przekazał Mariusz Szałkowski, wiceprezes MPK S.A. w Krakowie

Z kolei o wdrożeniu w Krakowie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 11 stycznia 2018 roku opowiadał Witold Śmiątek, członek zarządu Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. W bloku tematycznym o mobilności pieszych oraz komunikacji z mieszkańcami przy okazji zmian w infrastrukturze drogowej, ze strony Krakowa wystąpili Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego oraz Michał

Pyclik z Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Omówione zostały narzędzia wykorzystywane w komunikacji z mieszkańcami na przykładzie modernizacji ulic Królewskiej i Krakowskiej, dwóch ważnych ciągów komunikacyjnych miasta, których remont trwa kilkanaście miesięcy. Zaprezentowano także zmiany w przestrzeni Krakowa oparte na projektach organizacji ruchu, których głównym celem była poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, ze szczególnym naciskiem na pieszych. Z kolei Petra Jens, pełnomocnik Wiednia ds. komunikacji pieszej i inicjatorka pilotażowego projektu „Schulstrasse” (ulica szkolna), zmieniającego organizację ruchu w pobliżu szkoły podstawowej przy Vereinsgasse w Wiedniu, opowiedziała o etapach wdrożenia projektu i jego efektach. Warto zaznaczyć, że efektem przeprowadzonego testu, była zmiana zachowań rodziców i dzieci uczęszczających do tej szkoły – więcej uczniów pokonywało drogę do szkoły pieszo lub na rowerach.

Inicjatorem i współorganizatorem warsztatów było Biuro Miasta Wiednia, Eurocomm-PR, spółka miejska Wiedeńskiego Holdingu Komunalnego (Wien Holding), która dba o międzynarodową pozycję Wiednia, Krakowski Holding Komunalny S.A. w Krakowie, Zarząd Dróg Miasta Krakowa i Zarząd Transportu Publicznego. ■

RYSZARD WRÓBEL

PREZENTACJA AUTOBUSU MERCEDES BENZ eCITARO W KRAKOWIE



11 kwietnia, na Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka miał miejsce pierwszy w naszym kraju oficjalny pokaz demonstracyjnego autobusu elektrycznego Mercedes-Benz eCitaro. Promotorem nowego autobusu był EvoBus Polska, który reprezentuje interesy handlowe Mercedesa w naszym kraju. Prezentacja autobusu miała charakter poznawczy i skierowana była głównie do specjalistów branżowych, dziennikarzy i recenzentów nowości motoryzacyjnych.

Pozytywne wrażenie zrobił design autobusu. Miejscem skupiającym główną uwagę jest logo Mercedesa, od którego promieniują na lewo i prawo trójwymiarowe elementy dekoracyjne, generujące dodatkowe efekty świetlne. Przednia szyba, która podobnie jak w Citaro obejmuje wyświetlacz tablic kierunkowych, wkomponowana w zabudowę czaszy przedniej łągodnie łączy się z dachem. Również wnętrze autobusu wyróżnia się swą stylistyką i użytkowym podejściem swych rozwiązań. Nie ma przepychu, ale widać nowoczesne rozwiązania techniki oświetleniowej, przekazu informacji i poprawy komfortu podróży. Jak zapowiada producent autobusu, w pojeździe zastosowano najnowsze sprawdzone rozwiązania układu napędowego, które gwarantują długą i ekonomiczną jego eksploatację. W autobusie zastosowana oś portalowa ZF AVE130 z silnikami w piastach kół

o mocy 125 kW każdy. Energia elektryczna w ilości 243 kWh magazynowana jest w dziesięciu pakietach akumulatorów litowo-jonowych, które zamontowane są na dachu i części tylnej autobusu.

Autobus przystosowany jest do ładowania plug-in oraz opcjonalnie za pomocą pantografu. Jak zapewnia producent, autobus będzie mógł współpracować z pantografem zamontowanym na pojeździe oraz w wersji z pantografem na stanowisku ładowania.

Również stanowisko kierowcy sprawia wrażenie przyjaznego miejsca pracy, którego oczekują wszyscy prowadzący. Z samego układu poszczególnych elementów widać, że zostało ono zoptymalizowane pod kątem maksymalnej efektywności bez konieczności absorbowania dodatkowej uwagi prowadzącego, który powinien skupić na głównym celu, jakim jest prowadzenie pojazdu.

Krótki przejazd autobusem potwierdza wysokie walory użytkowe pojazdu, dynamikę jazdy, emisję hałasu, działania układu otwierania/zamykania drzwi, wentylacji, drgań. Krótki okres prezentacji autobusu nie pozwolił na jego praktyczne sprawdzenie w eksploatacji. Przedstawiciel producenta zapewnił, że autobus wróci jeszcze do Krakowie, kiedy będzie mógł wyjechać na linię i potwierdzić swoje walory użytkowe. Wtedy będzie możliwe sprawdzenie dynamiki jazdy, zużycia energii, działania układu ogrzewania, klimatyzacji, wentylacji, emisji hałasu. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK S.A. W KRAKOWIE TESTUJE NOWY HYBRYDOWY AUTOBUS SOLARISA

W maju 2019 roku MPK S.A. w Krakowie przez dwa tygodnie testowało hybrydowy autobus Solarisa wyposażonego w szeregowy system HybriDrive. Autobus kursował na linii nr 252 z os. Podwawelskiego do Kraków Airport.

To co wyróżnia ten pojazd to silnik elektryczny zasilany energią elektryczną z magazynu energii. Ten z ko-

Nowy Urbino 12 Hybrid odznacza się znakomitymi parametrami jezdnyimi, w szczególności cechuje go energiczne, a przy tym płynne przyspieszenie. Jedną z głównych cech napędu jest to, że podczas hamowania odzyskiwana jest energia kinetyczna, po czym zamieniana i gromadzona jest w postaci energii elektrycznej w magazynie energii, umieszczonym na dachu autobusu. Pojazd wyposażony jest w baterie o łącznej pojemności 11,6 kWh.



lei ładowany jest z generatora prądu napędzanego silnikiem wysokoprężnym o niewielkiej pojemności (Cummins ISB4.5E6 o mocy 210 KM). Ekologiczny, w części elektryczny napęd wpływa na obniżenie zużycia paliwa i poziomu emisji szkodliwych substancji do atmosfery.

Dzięki zastosowanym rozwiązaniom nowy pojazd hybrydowy Solarisa funkcjonalnością upodabnia się do autobusu elektrycznego i według przeprowadzonych testów jest w stanie zaoszczędzić do 20% paliwa potrzebnego w analogicznym pojeździe z konwencjonalnym napędem. Cicha praca pojazdu pozwala również w znaczny sposób zmniejszyć poziom hałasu.

Długość:	12 000 mm
Szerokość:	2 550 mm
Wysokość:	3 100 mm
Silnik elektryczny:	BAE HDS 100 moc maksymalna 190 kW
Klimatyzacja:	przestrzeń pasażerska, kabina kierowcy
Miejsca siedzące:	25
Liczba miejsc stojących:	67

Sposób rozlokowania elementów systemu hybrydowego – w wieży silnika oraz na dachu pojazdu – nie wpływa na liczbę miejsc pasażerskich w pojeździe. Oferowane układy siedzeń w nowej hybrydzie Solarisa są takie same jak w Urbino 12 z konwencjonalnym napędem z silnikiem firmy Cummins. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK S.A. W KRAKOWIE SPRZEDAŁO PODCZAS LICYTACJI OSTATNIE JELCZE

S porym sukcesem zakończyła się 7 maja 2019 roku licytacja, w której krakowski przewoźnik wystawił do sprzedaży cztery ostatnie wycofane z ruchu autobusy przegubowe marki Jelcz oraz dwa autobusy przegubowe Solaris U18.

Były to autobusy wyprodukowane w latach 2006-2007. Każdy z nich po krakowskich ulicach przejechał ponad 600 tys. km. Pojazdy bardzo szybko zyskały nowego właściciela, który już wcześniej kupował sprzedawane przez MPK S.A. autobusy. To potwierdza, że

tobusów w poprzednich licytacjach jeździ już za granicami naszego kraju m.in. w największym przedsiębiorstwie przewozowym w Rumunii.

Przypomnijmy, że w ubiegłym roku Kraków po bardzo intensywnych zakupach wycofał z ruchu jednorazowo ponad 100 autobusów, których silniki nie spełniały co najmniej europejskiej normy Euro 5. W jednej z takich licytacji nowych właścicieli znalazło 57 wycofanych z krakowskich ulic autobusów.

Warto podkreślić, że sprzedaż autobusów to efekt bardzo intensywnych zakupów nowych pojazdów. Dzięki



właściciele firm przewozowych z Polski mają bardzo dobre doświadczenia z poprzednich licytacji organizowanych przez MPK S.A. w Krakowie. Autobusy krakowskiego przewoźnika wystawione na licytację bez problemu znajdują nabywców ze względu na ich wzorowy stan techniczny. Taka opinia panuje wśród nabywców nie tylko w Polsce ale i w niektórych krajach Europy. Okazuje się bowiem, że spora część ze sprzedanych au-

temu już od października 2018 roku w Krakowie pasażerowie podróżują autobusami wyposażonymi wyłącznie w silniki spełniające co najmniej normę Euro 5, wyposażonymi w klimatyzację, monitoring, elektroniczny system informacji pasażerskiej i automaty biletowe. Tylko w ubiegłym roku na krakowskie ulice wyjechało 150 nowych autobusów. Zastąpiły one pojazdy starszego typu, które zostały przeznaczone do sprzedaży. ■

NOWE RADIOWOZY HYBRYDOWE DLA INSPEKTORÓW NADZORU RUCHU MPK

Wiosna w krakowskim MPK S.A. owocowała kolejną nowością. Dwie legendarne Toyoty Corolla zasiła szeregi nadzoru ruchu. Śladem dotychczasowych Aurisów, są to wersje wyposażone w ekologiczny i ekonomiczny napęd hybrydowy spełniający najnowszą normę emisji spalin EURO6 AG.

Hybrydowe modele Toyoty zdobywają coraz większą popularność na całym świecie.

Dzieje się tak ze względu na ich niespotykaną niezawodność, wyjątkową oszczędność paliwa, wspaniałe osiągi, a także niezwykle bogate standardowe wyposażenie bezpośrednio wpływające na jakość warunków pracy inspektorów ruchu krakowskiego przewoźnika.

Nowa Toyota Corolla Hatchback już na pierwszy rzut oka kojarzy się z prawdziwie sportową jazdą. Kompaktowa, dynamiczna linia nadwozia w stylu hot-hatch oparta na nowej platformie projektowej TNGA w połączeniu z napędem hybrydowym o mocy 122KM sprawia niezwykle wrażenie.

Wspomniany napęd hybrydowy Toyoty Corolli składa się z trzech połączonych ze sobą urządzeń: silnika benzynowego o mocy 98 KM, silnika elektrycznego o mocy 24 KM i akumulatora hybrydowego z 10-cio letnią gwarancją. Kluczem tej współpracy jest zoptymalizowany przepływ energii między nimi. Silnik elektryczny odzyskuje energię z hamowania, natomiast podczas jazdy ze stałą prędkością przekazuje jej nadwyżki do akumulatora hybrydowego, by powtórnie ją wykorzystać, np. podczas jazdy w korku. W ten sposób w ogóle nie trzeba ładować akumulatora hybrydowego, a zużycie paliwa jest ograniczone do minimum.

To bardzo proste. W czasie jazdy może pracować tylko silnik elektryczny, tylko benzynowy lub oba jednocześnie. Wszystkie części układu hybrydowego wzajemnie

się uzupełniają. System sam dobiera odpowiednie źródła napędu, dzięki czemu może optymalnie wykorzystać każde z nich. Skutkiem takiego współdziałania są lepsze osiągi i mniejsze spalanie.

Do standardowego wyposażenia zakupionych Corolli Active należą m.in.: układ wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia (PCS) z systemem wykrywania pieszych i rowerzystów, inteligentny tempomat adaptacyjny



ny (IACC), klimatyzacja manualna, światła mijania i do jazdy dziennej w technologii LED i wiele innych wpływających na komfortowe warunki pracy

Ponadto radiowozy zostały doposażone w lampy ostrzegawcze i nagłośnienie zewnętrzne renomowanego producenta Haztec, model: Xpert Lightbar, system lokalizacji GPS, rejestrator jazdy BlackVue DR750S-2CH DUAL zapisujący materiał w rozdzielczości 4K z możliwością podglądu materiału filmowego w smartphonie, radiotelefon cyfrowy Tetra, przetwornicę 230V do zasilania dodatkowego wyposażenia, dodatkowe gniazda zasilające 12V.

Obydwie Corolle zastąpią ostanie już wystuzone i awaryjne Fiaty Punto, wprowadzając zupełnie nową jakość i komfort użytkowania o których jeszcze kilka lat temu inspektorzy nadzoru ruchu mogli jedynie pomarzyć. ■

MAŁGORZATA RZYCZNIK

TRAMBUSIOWE TRASY DLA DZIECI W ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ MPK

Od kilku lat w ramach Akademii Młodego Krakowianina (AMK), dwa razy w miesiącu gościmy dzieci ze szkół podstawowych, klasy 1-3. Wyjątkowy pod tym względem był maj, gdzie gości było dwa razy więcej niż zwykle.

W dniu 21 maja odwiedziła nas grupa dzieci wraz z opiekunami z Bonifraterskiej Fundacji Dobroczynnej. Jedną z podopiecznych tej Fundacji jest Agata Oleksińska, której prace można było podziwiać podczas Dnia Dziecka w zajezdni tramwajowej Nowa Huta. Agata uwielbia malować, a tematem przewodnim jej prac są tramwaje oraz pies Lampo. Utalentowana dziewczyna tworzy też animacje – kiedyś zapewne powstanie cała historia psa, który jeździł tramwajem.

Agata bardzo chciała pokazać swoim kolegom i koleżankom zajezdnię, na której miała okazję już wcześniej być. Jej marzenie się spełniło, a cała grupa przeżyła niesamowitą przygodę. Po krótkiej rozmowie, wycieczka ruszyła w trasę po zajezdni. Wędrując wzdłuż torów młodzież podziwiała nie tylko nowoczesne tramwaje, ale również i zabytek, który akurat gościł na terenie stacji, tj. wagon Konstal ND-511. Duże emocje wzbudził przejazd tramwajem przez myjnię, ale największe przeżycie miało miejsce na samym końcu wycieczki. Każdy miał okazję poczuć się jak prawdziwy motorniczy, zasiąść za pulpitem i osobiście poprowadzić tramwaj. Na zakończenie „nowi prowadzący” otrzymali dyplomy oraz firmowe gadżety. Dla Agaty pozostanie jeszcze jedno wspomnienie – jej prace przez cały czas spotkania, emitowane były w tramwaju na monitorze LCD.

W dniu 22 maja w Trambusiowej Trasie uczestniczyła szczególna grupa – uczniowie Zespołu Szkół Specjalnych nr 11 w Krakowie - niepełnosprawni intelektualnie, co było szczególnym wyzwaniem dla organizatorów. Dodatkowo część dzieci poruszała się na wózkach. Każdy był wraz z opiekunem, dzięki czemu trasę pokonaliśmy

bezpiecznie i bez problemów. Rozpoczęliśmy od zejścia do kanału – osoby nie będące na wózkach, asekurowane przez opiekunów, miały okazję zobaczyć tramwaj od spodu. Kolejnym przystankiem, tym razem bez barier, bo każdy mógł tam wejść czy wjechać, była poczekalnia motorniczych. Z poczekalni przeszliśmy do miejsca gdzie znajdują się tablice do oznakowania tramwajów starszego typu. W tym też miejscu czekał na dzieci tramwaj niskopodłogowy. Dzięki rozłożonemu podestowi

bez problemu wózki z dziećmi wjechały na pokład tramwaju. Uwaga tej grupy skupiona była w dużej mierze na dźwiękach. Uwagę dzieci przykuwały dzwonki tramwajów i sygnały w drzwiach – chętnie też naciskały przyciski otwierające drzwi. Ponieważ dzieci chłonęły to miejsce, czyli zajezdnię, wszystkimi zmysłami – szczególnym przeżyciem dla nich był



przejazd przez myjnię. Efekt wibrujących szczotek, wtryskiwana na szyby woda, a następnie spływająca strugami po szybach, zrobiła na nich ogromne wrażenie. Po wyjściu z tramwaju, na dzieci czekała jeszcze jedna atrakcja – radiowóz, który zachwycał nie tylko dźwiękiem, ale też migającymi na dachu światłkami. Niektórzy, dzięki uprzejmości inspektora, zasiedli nawet za kierownicą pojazdu nadzoru ruchu. Na koniec dzieci zaciekawili pojazd manewrowy – Rotrac E2, który przepychał tramwaj, w momencie gdy przygoda w zajezdni dobiegała już końca. Spotkanie z dziećmi wywarło wrażenie również na nas - pracownikach MPK. Dzięki dzieciom mogliśmy zwrócić uwagę jak „brzmi” zajezdnia – ile tam słychać różnych dźwięków, na które na co dzień nie zwracamy uwagi. Doświadczaliśmy też jak porozumiewać się bez użycia słów – dzieci miały specjalne książeczki z obrazkami. Gdy chciały coś powiedzieć wskazywały na poszczególne obrazki, tworząc w ten sposób całe zdania. Takie spotkanie to wyjątkowa lekcja, dla każdej ze stron i każdy ją na pewno na długo zapamięta. ■

GRODNO – OBRADY KOMISJI RUCHU I SYSTEMÓW ELEKTRONICZNYCH



Wizyta w zajezdni trolejbusowej

W dniach 10-12 kwietnia 2019 r. w Grodnie na Białorusi odbyły się obrady Komisji Ruchu i Systemów Elektronicznych – zorganizowane po raz pierwszy poza granicami Polski przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Posiedzenia komisji odbyły się w gościnnych progach Grodzieńskiego Uniwersytetu Państwowego imienia Janka Kupały. Obrady komisji zostały poprzedzone zwiedzaniem zajezdni autobusowej oraz trolejbusowej w Grodnie. W obydwu zajezdniach szczególną uwagę zwrócił fakt nienagannego porządku oraz wzorcowej organizacji pracy. Podstawową kwestią, która była akcentowana przez gospodarzy było zapewnienie właściwego zaplecza socjalnego dla zatrudnionej załogi. Zajezdnia autobusowa dysponuje własnym basenem, zapleczem rehabilitacyjnym, salą kinowo-teatralną oraz stołówką. Zajezdnia trolejbusowa zapewnia zatrudnionym również podstawową opiekę lekarską, pielęgniarską i stomatologiczną. Tak jak w Krakowie – każdy prowadzący przed rozpoczęciem pracy na linii jest badany na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu. W dniach 11-12 kwietnia 2019 roku komisja obradowała w ramach I Polsko-Białoruskiej Konferencji Transportu Miejskiego, w której wzięło udział łącznie około 150 uczestników z obu krajów.

W jej trakcie przedstawiono m.in. następujące prezentacje:

- Organizacja komunikacji miejskiej na Białorusi oraz w Polsce,
- Potencjalne możliwości finansowania projektów komunikacyjnych ze środków UE,
- Zagadnienie bezpieczeństwa pasażerów pojazdów komunikacji miejskiej w kontekście pierwszeństwa pieszych na pasach,
- Kontrola i zarządzanie w transporcie publicznym na poziomie regionalnym na Białorusi,
- Zautomatyzowany system płatności i kontroli przewozów w komunikacji miejskiej w Mińsku.

Spotkania w ramach panelu roboczo-dyskusyjnego pozwoliły stwierdzić, że istnieją pewne rozbieżności systemowe pomiędzy polskimi i białoruskimi przedsiębiorstwami wynikające z uwarunkowań gospodarczo-politycznych. Większe efekty praktyczne w zakresie wdrożenia nowych technologii w Polsce wynikają przede wszystkim z dostępności funduszy unijnych, a także konkurencyjności i otwartości rynku. Abstrahując od wniosków z panelowej dyskusji należy stwierdzić, że efekty wynikające z powyższych uwarunkowań są widoczne „gołym okiem” m.in. na ulicach Krakowa czy innych polskich miast w postaci nowoczesnych autobusów czy pociągów tramwajowych.



Autobusy na ulicach miasta

I jeszcze jedna różnica w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej – rozkłady jazdy umieszczone są na takiej wysokości, że trzeba nauczyć się dobrze podnosić wzrok, aby coś dostrzec.

Wizyty w zajezdniach to nie była jedyna atrakcja w trakcie pobytu w Grodnie. Uczestnicy zwiedzili również zabytki Grodna.

Podkreślenia wymaga fakt, że Białorusini akcentują swoją odrębność narodową i poszukują tożsamości historycznej. Szczególną uwagę uczestników konferencji zwrócił ufundowany w 2018 r. pomnik bohatera narodowego Białorusi Dawida Grodzieńskiego – rycerza, który walcząc z Krzyżakami nie przegrał żadnej bitwy. Pomnik, wykonany przez artystę-rzeźbiarza Siarhieja Ahanau, usytuowany został przed wejściem do grodzieńskiego zamku. Na cokole znajduje się napis po białorusku: „Dawid Grodzieński (ok. 1283-1326). Wybitna postać Wielkiego Księstwa Litewskiego, starosta grodzieński, utalentowany dowódca, niezwykły rycerz i obrońca ziemi białoruskiej”.

Zgodnie z przekazem historycznym – w 1324 roku Krzyżacy przedarli się w okolice Grodna i korzystając z tego, że Dawid był na kolejnej wyprawie przeciwko Zakonowi Krzyżackiemu, splądrowali zamek, zabijając żonę, dzieci i wszystkich jego krewnych. Książę mścił się za to do końca swojego życia – był dla Krzyżaków i ich sojuszników okrutny, nawet jak na średniowieczne standardy. Spalił i rozgrał m.in. sprzyjające rycerzom niemieckim – Mazowsze. Zgromadził wielką armię i doszedł z nią aż do Frankfurtu nad Menem. Tam zginął od ciosu w plecy, który zadał mu mazowiecki rycerz Andrzej Gost. Według legendy rycerze Dawida przynieśli jego ciało do Grodna na tarczach i pochowali je obok jego żony Biruty. Do

miecza księcia przywiązali jej haftowaną chusteczkę, którą zawsze miał ze sobą.

Jak to w miastach byłych republik radzieckich bywa – nadal zachowane są sowieckie akcenty w honorowych punktach: czołg T 34 stojący w samym centrum ronda oraz pomnik Lenina.

Z obiektów sakralnych nie sposób pominąć głównej Cerkwi Grodna – soboru opieki Matki Bożej wzniesionej w 1907 roku ku czci rosyjskich żołnierzy poległych w wojnie rosyjsko-japońskiej.

I budowle warte największej uwagi – Nowy i Stary Zamek. Pochodzący z XIV wieku Stary Zamek niestety w czasie naszej wizyty był nieczynny – poddawany był gruntownej renowacji. Stary Zamek w czasach Stefana Batorego był tak naprawdę faktyczną stolicą Rzeczypospolitej. Batory zmarł w 1586 roku właśnie w Grodnie – ponieważ podejrzewano, że padł ofiarą otrucia, zdecydowano się przeprowadzić pierwszą w tej części Europy sekcję zwłok, która wykluczyła to podejrzenie. Trumna króla przez rok znajdowała się w podziemiu Fary Witoldowej w Grodnie, a potem została przeniesiona do Katedry Wawelskiej.

Nowy Zamek – położony naprzeciwko Zamku Starego. Jak to z zamkami w rejonie pogranicza bywa, przechodził „z rąk do rąk” i w zależności od tego w czyich rękach się znajdował (polskich czy sowieckich) takimi emblematami go oznaczano i przebudowywano. Gmach ten odegrał bardzo istotną acz ponurą rolę w polskiej historii – odbył się tutaj ostatni sejm Rzeczypospolitej a król Stanisław August Poniatowski zrzekł się władzy królewskiej. Legenda głosi, że w chwili złożenia przez niego podpisu pod dokumentem abdykacyjnym zatrzymały się wskazówki zegara w tej rezydencji królewskiej. ■

UCZNIOWIE ZE SZKÓŁ ZAWODOWYCH Z HISZPANII NA PRAKTYKACH W MPK



Cała grupa nauczycieli w Stacji Obsługi i Remontów



Nauczyciele zwiedzili Stację Obsługi Tramwajów Podgórze



Wychowawcy z Hiszpanii odwiedzili miejsce pracy swoich uczniów



W ostatnim dniu pracy praktykantów z Hiszpanii pożegnał Jacek Kołodziej, kierownik Stacji Obsługi i Remontów

Dwóch uczniów ze szkoły zawodowej Colegio La Salle z Hiszpanii z Arcos odbyło trzymiesięczne praktyki w Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie. Ponieważ obaj uczniowie: José Antonio Moyano Gimeno oraz Alberto Albertos Pereira przygotowywali się do wykonywania zawodu elektromechanika, ich wychowawcy zgłosili się do krakowskiego przewoźnika z pytaniem o możliwość odbycia praktyk. Po otrzymaniu takiej zgody hiszpańscy uczniowie mogli rozpocząć pracę pod okiem doświadczonych pracowników MPK S.A., w zakładzie którym kieruje Jacek Kołodziej. W trakcie pobytu w MPK mogli pracować w zespole, który odpowiada za remontowanie i modernizowanie tramwajów.

- Z praktyk jesteśmy bardzo zadowoleni. Robimy to czego się nauczyliśmy w szkole. Na wykonanie zadań mamy odpowiedni czas, więc wszystko możemy wykonywać bardzo dokładnie. O to resztą nas proszą nasi przełożeni. Była tutaj dobra, koleżeńska atmosfera - przyznał w rozmowie Alberto Albertos Pereira.

Uczniowie zajmowali się podczas praktyk m.in. instalacjami elektrycznymi w tramwajach.

W trakcie praktyk, z których obaj uczniowie byli bardzo zadowoleni, odwiedzili ich nauczyciele z kilku szkół zawodowych z różnych miast Hiszpanii, m.in. z Barcelony.

Mogli zobaczyć nie tylko miejsce odbywania praktyk, ale także całą Stację Obsługi Tramwajów Podgórze, po której wprowadził ich kierownik tego obiektu Franciszek Osuch. ■

JACEK KOŁODZIEJ, BEATA BALICKA

WAGONY Z CZTERECH MIAST W KRAKOWIE

ZAKOŃCZENIE REMONTU WAGONU K



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie kolekcję zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej rozwija od wielu lat. Już wielokrotnie miłośników zaskakiwało pozyskanymi pojazdami i profesjonalizmem ich odbudowy. Wysoki poziom przeprowadzanych remontów sprawia, że coraz częściej prace krakowskiego przewoźnika możemy podziwiać na różnych sieciach tramwajowych, nie tylko w Polsce. Dzięki czynionym wieloletnim staraniom w zbiorze krakowskim znalazły się nie tylko najważniejsze tramwaje i autobusy krakowskiego przewoźnika ale także pojazdy z innych miast Polski. Od lat na sieci krakowskich tramwajów zobaczyć możemy tramwaj LH z Wrocławia czy wagon Ring z Gdańska. Ciekawostką dla wielu miłośników pojazdów szynowych jest oryginalny wrocławski holownik przywrócony do ruchu kilka lat temu.

1 kwietnia 2019 roku w zabytkowej zajezdni tramwajowej Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie przy ul.

św. Wawrzyńca 15 spotkały się historyczne tramwaje z czterech polskich miast: Warszawy, Wrocławia, Gdańska i Krakowa.

Okazją do organizacji tego wyjątkowego wydarzenia była prezentacja warszawskiego wagonu typu K, który wyremontowało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Jest to wagon o numerze 437 wyprodukowany w 1941 roku. Był częścią dużego zamówienia obejmującego 60 tramwajów, które w 1938 roku złożyła Warszawa we Wspólnocie Interesów w Katowicach obejmujących Hutę Królewską i Hutę Laura, ale krótki termin dostawy sześćdziesięciu pojazdów sprawił, że jedną trzecią zamówienia powierzono zakładom DanzigerWaggonfabrik AG. Niestety wybuch II Wojny Światowej sprawił, że nie trafiły one do stolicy Polski, tylko zostały wykupione przez berlińskiego przewoźnika. Tam woziły pasażerów do zakończenia wojny. W końcu jednak w 1945 roku ocalałe tramwaje, nazy-

wane „berlinkami” udało się sprowadzić do Warszawy, gdzie po modernizacji służyły mieszkańcom do połowy lat siedemdziesiątych. Uszkodzone w wyniku działań wojennych wagony, przed rozpoczęciem ich użytkowania w stolicy trafiły do remontu do zakładów Cegielskiego w Poznaniu i dawnego producenta w Chorzowie.

Jeden z nich został zakupiony przez krakowskiego przewoźnika w 2017 roku i poddany renowacji. Niezwykle trudną decyzją był wybór wersji malowania i wykończenia wnętrza. Ostatecznie zdecydowano się na wykonanie wagonu według pierwotnego zamówienia złożonego w 1938 roku przez warszawskiego przewoźnika tramwajowego. O takim wyborze zdecydowała historia tego typu tramwaju, historia polskiej komunikacji, a także wpływ jaki sam pojazd wywarł na wiele dziesięcioleci w produkcji polskich tramwajów. Pokazany w Krakowie wagon K pomalowany został zgodnie z obowiązującym przed 1939 rokiem w Warszawie schemacie malowania: ciemnoczerwony z kremowymi paskami.

Wnętrze odpowiada obowiązującej ówczesnie modzie: tapicerowane fotele umieszczone zostały na pokrytych chromem stalowych stelażach, a wszystkie inne metalowe elementy wykonane zostały z aluminium lub mosiądzu pokrytego chromem. W efekcie tramwaj, którego konstrukcja i wyposażenie były wzorem dla polskich wagonów produkowanych po 1945 roku, w tym dla stolicy Małopolski, w 2019 roku dołączył do kolekcji krakowskiego przewoźnika.

Wagon otrzymał swój warszawski numer 437, ale w trakcie remontu na wielu elementach odnaleziono został pierwotny berliński numer 3940, który został nabity na wyposażeniu najprawdopodobniej w czasie remontu w Poznaniu w 1945 lub 1946 roku.

Krakowskie spotkanie zabytkowych wagonów otworzył wrocławski wagon Linke-Hofmann z 1925 roku. Po wy-

remontowaniu przez MPK w 1985 roku, był pierwszym czynnym zabytkowym wagonem elektrycznym, którym mogli podróżować mieszkańcy miasta.

Gdański tramwaj Ring do kolekcji zabytkowych tramwajów Krakowa dołączył w 2017 roku. Wagony tej serii zostały wyprodukowane w latach 30. XX wieku, a swoją

potoczną nazwę „Ring” zawdzięczają kursom na linii okrężnej w Gdańsku. Zanim jednak wagon miał szansę wyjechać na tory, ponad 30 lat spędził w zajezdniach MPK w Krakowie czekając na remont. Pod koniec 2015 roku rozpoczęto jego renowację. Zdecydowano się na powrót do wyglądu oraz wyposażenia z lat 40.

Najstarszym z zaprezentowanych 1 kwietnia 2019 roku tramwajów jest znany pod nazwą „Gracówka” krakowski SN1. Ten wyprodukowany w 1912 roku zabytek od wielu lat zachwyca mieszkańców i turystów wyjeżdżając na Krakowską Linie Muzealną. Był to pierwszy normalnotorowy tramwaj elektryczny w stolicy Małopolski. Wyremontowany w la-

tach 90. XX wieku ma zachowany podział na pierwszą i drugą klasę. W 1995 roku można go było podziwiać m.in. podczas ekspozycji na Rynku Głównym.

1 kwietnia 2019 roku mieszkańcy i turyści odwiedzający Kraków mieli wyjątkową okazję nie tylko zobaczyć każdy z tych historycznych tramwajów, ale także nimi podróżować. Wagony od 12:30 do 14:00 kursowały z Muzeum Inżynierii Miejskiej do centrum miasta, a następnie wokół Plant. Odjazdy zostały zaplanowane co 10 minut z ul. św. Wawrzyńca przez ul. Starowiślną, Westerplatte, Basztową, Dunajewskiego, Straszewskiego, Franciszkańską, pl. Wszystkich Świętych, ul. Dominikańską i ul. Dajwór. Miejmy nadzieję, że zarówno warszawski wóz K, jak i historyczne wagony z innych miast jeszcze nie jeden raz wyjadą na ulice naszego miasta zwłaszcza na organizowaną od ponad 15 lat Krakowską Linie Muzealną. ■



MAREK GANARCZYK, JACEK KOŁODZIEJ

WYREMONTOWANY W KRAKOWIE ZABYTKOWY WAGON JUŻ NA TORACH W NORYMBERDZE



4 kwietnia w Norymberdze odbyła się uroczystość oficjalnego przekazania do ruchu zabytkowego wagonu doczepnego o numerze 1023, który został wyremontowany przez pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Prace nad tym wagonem pochodzącym z 1913 roku trwały w Krakowie od września 2016 roku. Zasadnicza część remontu związana m.in. z remontem konstrukcji stalowej, wyposażeniem mechanicznym i lakierowaniem odbyła się w Stacji Obsługi i Remontów przy ul. J. Brożka 3 (przy odbudowie konstrukcji drewnianej współpracowano z zakładem Stryszowski z Wieliczki). Efekty pracy krakowskiej załogi zostały bardzo pozytywnie ocenione w Norymberdze. Relacja z uroczystości znalazła się m.in. w lokalnej prasie.



Historyczny wagon w charakterystycznej zielonej barwie wzbogacił kolekcję norymberskiego towarzystwa przyjaciół tramwajów – Freunde der Nürnberg-Fürter Straßenbahn e.v., które posiada w swojej kolekcji już ponad 30 zabytkowych pojazdów. ■

O AUTYZMIE W „NIEBIESKIM TRAMWAJU”



Tramwaj został udekorowany na niebiesko – kolor autyzmu

7 kwietnia w ramach obchodów Światowego Dnia Świadomości Autyzmu na ulice Krakowa wyjechał wyjątkowy „Niebieski Tramwaj”. Kursował od 15:00 do 17:00 wokół Plant. Każdy, kto do niego wsiadł mógł dowiedzieć się czym charakteryzuje się autyzm. W środku został wydzielony m.in. specjalny kącik sensoryczny, w którym można było poczuć na własnej skórze głębokie doznania dzieci nadwrażliwych na dotyk, dźwięk czy światło. Był tam także obecny psycholog.

W tramwaju były także odtwarzane specjalne komunikaty głosowe (czytane przez aktorkę Annę Dymną), które pomagały pasażerom wyobrazić sobie świat autysty, a przystanki zapowiadały dzieci z autyzmem. Tramwaj odwiedził również piłkarz Wisły Kraków.

Ta wyjątkowa akcja w tramwaju miała pomóc zrozumieć funkcjonowanie osoby z autyzmem w przestrzeni publicznej, a zwłaszcza w kwestii korzystania przez nich z komunikacji zbiorowej. ■



Dzieci odwiedził jeden z piłkarzy Wisły Kraków

JUSTYNA MIERZWA, MAREK GANCARCZYK

KONCERT OPERETKOWY W TRAMWAJU MPK DEDYKOWANY SENIOROM

11 maja na krakowskie ulice wyjechał wyjątkowy tramwaj Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Odbył się w nim koncert operetkowy dedykowany seniorom. Zaśpiewali dla nich znani artyści: Magdalena Pilarz-Bobrowska i Jakub Oczkowski. Narrację koncertu poprowadził Łukasz Lech. Tramwaj po wyjeździe z Zajeżdźni Tramwajowej Podgórze przejechał ul. Wadowicką, Kalwaryjską, Limanowskiego i Starowiślną do centrum miasta. Tam kursował do ok. 19:00 wokół Plant. Do słuchania koncertu można było dołączyć na każdym przystanku, na którym zatrzymywał się ten tramwaj. Przejazd był bezpłatny. Koncert został realizowany przy współpracy ze Stowarzyszeniem „Radosny Senior”. ■



MAREK GANCARCZYK

DNI ZIEMI Z UDZIAŁEM MPK

Akcja „Sadzonki za surowce wtórne”, wspólne sadzenie lip i warsztaty edukacyjne – to tylko część atrakcji programu tegorocznych Dni Ziemi, które 26 i 27 kwietnia odbyły się na alei Róż w Nowej Hucie.

Tradycyjnie Dniom Ziemi, organizowanym przez Wydział Kształtowania Środowiska UMK, towarzyszyła Krakowska Wystawa Ekologiczna. W specjalnych namiotach zaprezentowane zostały działania i programy ekologiczne wydziałów Urzędu Miasta Krakowa, spółek miejskich oraz organizacji związanych z ideą Dni Ziemi.

Odbyła się tutaj prezentacja radiowozu i autobusu elektrycznego MPK S.A. oraz projekcje filmów poruszających problem globalnego ocieplenia klimatu i jego wpływu na nasze codzienne życie. Nie zabrakło także występów ar-



tystycznych dzieci z krakowskich przedszkoli, szkół i domów kultury, gier, zabaw i konkursów ekologicznych dla najmłodszych uczestników imprezy. ■

WŁADYSŁAW MICHALSKI

„ŻONKILOWY TRAMWAJ” KURSOWAŁ DLA HOSPICJUM ŚWIĘTEGO ŁAZARZA

Przez cztery dni, od 7 do 10 maja w godz. 8:00-18:00 po trasie linii nr 24 (Kurdwanów P+R – Cichy Kącik) kursował specjalny „Żonkiłowy tramwaj”. Była w nim prowadzona

kwesta na rzecz Fundacji Hospicjum Świętego Łazarza „Pola Nadziei”. Zbiórkę zorganizował klub Honorowych Dawców Krwi, który funkcjonuje w MPK S.A. w Krakowie. Przejazd tramwajem był bezpłatny. ■

MOTORNICZOWIE Z PODGÓRZA ZWYCIĘŻYLI W 12. TURNIEJU IM. P. PRUCHNICKIEGO

Planowany na 25 maja Turniej, z powodu zagrożenia powodziowego trzeba było przełożyć na 8 czerwca, co miało niestety wpływ na składy drużyn. Organizatorzy już kilkakrotnie w historii musieli sobie radzić z taką sytuacją, więc z tegoroczną zmianą również się uporali.

O ile w pierwszym terminie ulewy nie pozwoliły na grę to w dniu rozgrywania turnieju z nieba lał się nie deszcz, a żar. Upał był dodatkowym przeciwnikiem każdej drużyny. Z powodu nowego terminu, drużyny nie skompletowały składów na tyle licznych, aby poradzić sobie w takim upale. Z każdym meczem widać było ile wysiłku kosztuje zawodników gra. Wszystkie drużyny musia-

ły spędzić na boisku 100 minut, a najlepsza czwórka jeszcze dodatkowo 25 min., to przy takim upale ogromny wysiłek.

Mecze w grupie A toczyły się pod dyktando drużyny PKP i Woli Duchackiej, które wygrały odpowiednio trzy i dwa mecze a Płaszów i Nowa Huta

w bezpośrednim meczu rozstrzygnęły kto zajmie trzecie miejsce. Bardziej wyrównane były mecze w grupie B gdzie ostatni mecz decydował, kto obok Podgórze zagra w półfinale. Podgórze wygrywając dwa pierwsze mecze zapewniło sobie awans do półfinału, a ile wysiłku kosztowały ich te mecze pokazał mecz z Bieńczycami... niespodziewanie przegrany. Drugie miejsce, dające awans

w ostatnim meczu, wywalczył Stary Tramwaj z każdym meczem grający lepiej. Półfinały potwierdziły, że Stary Tramwaj mimo wysokiej temperatury gra coraz lepiej. Pokonując 2:0 PKP, które w grupie nie straciło gola, zameldowali się w finale. Do wyłonienia drugiego finalisty potrzebny był konkurs rzutów karnych. Wojnę nerwów po fatalnym początku i świetnej postawie bramkarza wygrało Podgórze i po raz pierwszy w dwunastoletniej historii dotarło do finału! Mecz o III miejsce pokazał ile wysiłku drużynę PKP kosztowały



Drużyna z zajezdni tramwajowej Podgórze

wcześniejsze mecze. Porażka sprawiła, że jeden z faworytów zajął najbardziej niepopularne miejsce. Faworytem finału była drużyna Stary Tramwaj grająca z meczu na mecz coraz lepiej i dla której był to piąty kolejny finał, niestety żadnego nie udało się do tej pory wygrać. Podgórze nie zamierzało być

pierwszą drużyną, którą Stary Tramwaj pokona w finale. Skuteczna i szczęśliwa gra w obronie oraz zabójcze kontry to był jedyny sposób na pokonanie rywala. Plan został perfekcyjnie zrealizowany! Zwycięstwo 2:0 i Podgórze mogło świętować.

12 lat temu koledzy Piotra Pruchnickiego postanowili uczcić Jego pamięć organizując turniej i do tej pory cieszyli się z po-

chwiał za świetną realizacją tego postanowienia. W zupełnie niespodziewanym momencie mogą cieszyć się również z sukcesu sportowego. Piotr byłby dumny z zawodników. Szkoda, że nie doczekała tej chwili... Jego mama Pani Teresa Pruchnicka, przez 10 lat kibicowała drużynie swego syna. To dla nich dedykujemy to zwycięstwo.

Wszystkim uczestnikom tegorocznego turnieju gratulujemy sportowej postawy i godnego uczczenia pamięci patrona turnieju. ■

WYNIKI TURNIEJU

1. Zajezdnia Tramwajowa Podgórze
2. Stary Tramwaj
3. Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka
4. PKP PLK
5. ZUE S.A.
6. Zajezdnia Autobusowa Płaszów
7. Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta
8. Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce

JUSTYNA MIERZWA, MAREK GANCARCZYK

MPK S.A. W KRAKOWIE I FIRMA WAWEL WSPÓLNIE ŚWIĘTOWALI DZIEŃ DOBRYCH UCZYNKÓW

Wzajemna życzliwość i uprzejmość, pomaganie przy wsiadaniu i wysiadaniu, ustępowanie miejsca tym, którzy tego potrzebują, dużo uśmiechu i... moc słodczy – to wszystko dzięki MPK S.A. w Krakowie oraz firmie Wawel czekało na pasażerów w specjalnym tramwaju z okazji Ogólnopolskiego Dnia Dobrych Uczynków. Ten wyjątkowy tramwaj wyjechał na ulice Krakowa 20 maja i kursował wokół Plant. Tramwaj wyruszył z Zajezdni Tramwajowej Podgórze punktualnie o godz. 11:00 i do centrum miasta pojechał po trasie linii nr 78 (ul. Wadowicka, Kalwaryjską i Starowiślną). Następnie kursował w centrum miasta przez pl. Wszystkich Świętych, ul. Franciszkańską, Straszewskiego, Dunajewskiego, Basztową i Westerplatte. Tramwaj zatrzymywał się na wszystkich przystankach na trasie przejazdu, a każdy, kto do



Do wsiadania do tramwaju zachęcał Tomasz Schimscheiner



W tramwaju można było otrzymać naklejkę Życzliwy Pasażer



Trzeba było opowiedzieć o swoich dobrych uczynkach

niego wsiadał miał możliwość spotkania się i porozmawiania o wzajemnej życzliwości z popularną w Krakowie blogerką – Kamilą Mraz (Cammy) oraz z Tomaszem Schimscheinerem, znanym aktorem i prezesem fundacji „Wawel z Rodziną”. Co więcej każdy, kto opowiedział o swoim dobrym uczynku dla drugiej osoby, otrzymywał naklejkę „Życzliwy Pasażer” oraz pyszne słodczyce Wawel. Przejazd Tramwajem Dobrych Uczynków był możliwy bez kasowania biletu. Dzień Dobrych Uczynków to dobry pretekst do zastanowienia się nad tym, co oznacza dla nas czynienie dobra, okazuje się bowiem, że nie musi to być nic wielkiego. Dlatego właśnie MPK S.A. w Krakowie wspólnie z marką Wawel, już po raz drugi zorganizowali przejazd tramwaju promującego dobre uczynki oraz wzajemną życzliwość i uprzejmość. ■

MAREK GANCARCZYK

STACJA OBSŁUGI AUTOBUSÓW PŁASZÓW ZWYCIĘŻYŁA W KONKURSIE BHP

W oficjalnym podsumowaniu konkursu o tytuł Najlepszej Stacji Obsługi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy pierwsze miejsce i tytuł najlepszej stacji zdobyła Stacja Obsługi Autobusów Płaszów. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, a trzecie Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce. Wręczenie nagród odbyło się 8 maja 2019 roku w siedzibie MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka 3. Statuetkę dla zwycięskiej drużyny wręczyli przedstawiciele związków zawodowych funkcjonujących w MPK S.A. w Krakowie.

Jak wyjaśnia Piotr Bugaj, Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy w MPK S.A. w Krakowie, celem tego konkursu jest poprawa warunków pracy, systematyczne utrzymanie na stanowiskach porządku i czystości oraz zmniejszenie wypadków przy pracy.

W okresie trwania konkursu była przeprowadzana regularna ocena każdej ze stacji. Oceniana była m.in. czystość, a także ład i porządek na stanowiskach pracy.

HUBERT WAGUŁA

REMONT PUNKTU SOCJALNEGO W BRONOWICACH MAŁYCH

Bronowice Małe to kolejny wyremontowany punkt socjalny dla prowadzących pojazdy.

W ramach remontu punkt został powiększony o nowe pomieszczenie, które w latach poprzednich było wynajmowane. W pomieszczeniu tym zorganizowano miejsce wypoczynku wraz z aneksem kuchennym. Wyposażenie dodatkowe, które jest już standardem, to mikrofalówka, dystrybutor wody oraz automat z napojami. Nie zapomniano również o klimatyzacji. Pomieszczenia, które wchodziły w skład dotychczasowego punktu zostały gruntownie przebudowane. Pojawiła się dodatkowa toaleta oraz pomieszczenie gospodarcze dla firmy utrzymującej czystość w pomieszczeniu. Dawny punkt socjalny nieprzystosowany do potrzeb pracowników przeszedł do historii. ■



Nagrodę za pierwsze miejsce odebrał kierownik Stacji Obsługi Autobusów Płaszów - Krzysztof Wieczorek

Konkurs na najlepszą stację obsługi organizowany jest w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie już od kilkadziesiąt lat. Kierownik zwycięskiej drużyny otrzymuje nagrodę finansową, która jest przeznaczana na poprawę warunków pracy pracowników. ■



KALENDARIUM

5.03.2019 r. godz. 7:00

Rondo Generała Maczka - wypadek z udziałem tramwaju linii 14 i autobusu firmy Mobilis linii 192. Zatrzymanie trwało 87 minut.

5.03.2019 r. godz. 13:56

Ulica Kalwaryjska kierunek Korona interwencja Straży Pożarnej. Strażacy zabezpieczyli uszkodzony dach budynku. Zatrzymanie w ruchu trwało 57 minut.

8.03.2019 r. godz. 22:45

Ulica Witosza brak napięcia w sieci trakcyjnej – awaria w zakładzie energetycznym. Zatrzymanie trwało 60 minut.

14.03.2019 r. godz. 17:05

Ulica Igołomska kierunek Pleszów kolizja tramwaju linii 21 z maszyną drogową – frezarka do asfaltu. Do usuwania skutków sprowadzony został specjalistyczny dźwig. Zatrzymanie trwało 148 minut.

21.03.2019 r. godz. 10:58

Ulica Ks. Jancarza kierunek Mistrzejowice potrącenie pieszej przez tramwaj. Zatrzymanie trwało 50 minut.

28.03.2019 r. godz. 16:40

Rondo Grunwaldzkie kolizja autobusu linii 169 z karetką Pogotowia Ratunkowego. Zatrzymanie trwało 47 minut.

17.04.2019 r. godz. 7:17

Ul. Grzegórzecka zerwanie sieci trakcyjnej przez pojazd budowy. Kierowca wywrotki wyjechał z terenu budowy z podniesioną skrzynią ładunkową. Zatrzymanie trwało 118 minut.

20.04.2019 r. godz. 15:29

Ul. Kościuszki kierunek Salwator usterka torowiska – wyrzucenie lewej szyny. Zatrzymanie trwało 127 minut.

26.04.2019 r. godz. 16:54

Ul. Wielicka kierunek Kurdwanów potrącenie pieszej przez tramwaj linii 24. Zatrzymanie trwało 38 minut.

29.04.2019 r. godz. 9:51

Rozjazd Bagatela brak napięcia w sieci trakcyjnej – powodem okazał się uszkodzony kabel zasilający. Zatrzymanie trwało 48 minut.



manie trwało 48 minut.

07.05.2019 r. godz. 16:10

Ul. Ujastek Mogilski w obu kierunkach usterka torowiska. Zatrzymanie trwało 237 minut.

11.05.2019 r.

Koncert w tramwaju. W sobotę, 11 maja na krakowskie ulice wyjechał wyjątkowy tramwaj Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Odbył się w nim koncert operetkowy dedykowany seniorom.

12.05.2019 r. godz. 6:42

Dworzec Towarowy kierunek Krowodrza Górka wykojenie tramwaju linii 18. Wykolejeniu uległ cały pierwszy wózek, a po wstawieniu i ruszeniu wykolejeniu uległ czwarty wózek. Po wstawieniu wagonu służby techniczne usprawniły uszkodzone torowisko. Zatrzymanie tramwajów linii 18 trwało 148 minut.

20.05.2019 r.

„Tramwaj życzliwości”. Z okazji Ogólnopolskiego Dnia Dobrych Uczynków wyjechał specjalny tramwaj: wzajemna życzliwość i uprzejmość, pomaganie przy wsiadaniu i wysiadaniu i ustępowanie miejsca tym, którzy tego potrzebują. Takie zachowania są potrzebne na co dzień!

23.05.2019 r. godz. 17:27

Ulica Basztowa drzewo na sieci trakcyjnej. Zatrzymanie trwało 160 minut.

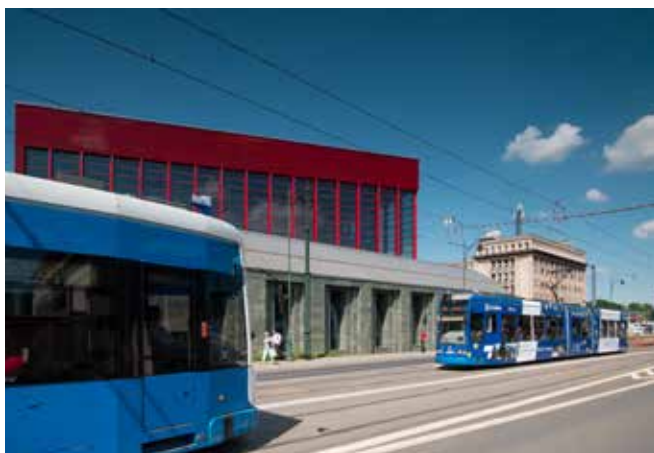
27.05.2019 r. godz. 6:01

Ulica Zakopiańska zajęchanie się tramwajów na „mijance”. Zatrzymanie trwało 56 minut.

29.05.2019 r. godz. 13:45

Ulica Kapelanka kierunek Łagiewniki poważna usterka torowa. Zatrzymanie trwało 606 minut. ■

URODZINY STANISŁAWA MONIUSZKI



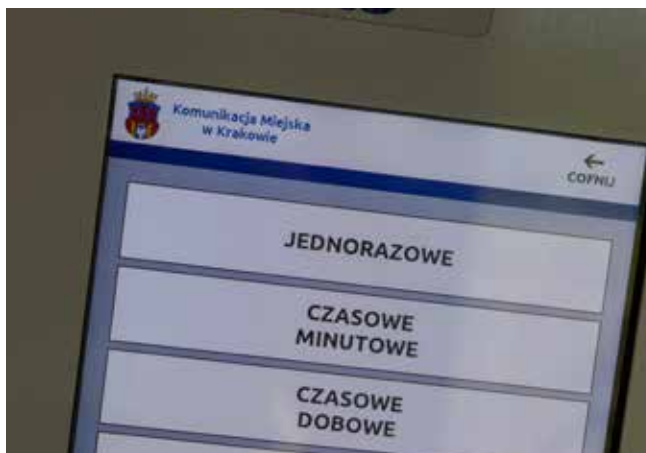
Krakowski Przewoźnik w nietypowy sposób włączył się w świętowanie 200. rocznicy urodzin Stanisława Moniuszki, jednego z najwybitniejszych polskich kompozytorów. 5 maja w dniu jego urodzin w każdym tramwaju i autobusie przejeżdżającym przez rondo Mogiłskie z głośników będzie można usłyszeć komunikat: „Świętuj 200. rocznicę urodzin Stanisława Moniuszki”. Miejsce emisji nie jest oczywiście przypadkowe, bo obok ronda Mogiłskiego znajduje się Opera Krakowska. ■

ZMIANA CEN BILETÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W dniu 1 maja, zgodnie z uchwałą Rady Miasta Krakowa, zmienił się cennik biletów komunikacji miejskiej.

- Zmiana cennika została uwzględniona w układzie biletów na ekranach automatów, tak aby jak najbardziej ułatwić pasażerom ich zakup. Na głównym ekranie są dla pasażerów od razu dostępne 4 najczęściej kupowane bilety („20-minutowy” normalny i ulgowy oraz „jednoprzejazdowy lub ważny 50 minutowy” – normalny i ulgowy). Obok nich będzie możliwość wyboru dowolnych biletów z pełnej oferty, w tym biletów okresowych. W automatach pojawił się także dodatkowo wybór biletów do i z lotniska, gdzie turyści będą mogli kupić bilet jednorazowy i 90-minutowy.
- Każda osoba, która posiada uprawnienia Karty Krakowskiej od 1 maja kupuje bilet miesięczny sieciowy za 69 zł, a więc o 3 zł taniej niż to było do tej pory.
- Bilet jednorazowy, bilety czasowe ważne 20, 50 i 90 minut oraz bilet weekendowy rodzinny będą upraw-

niać do przejazdu w całej aglomeracji, a więc w Krakowie i okolicznych gminach, do których kursują autobusy MPK S.A. w Krakowie. Te rodzaje biletów nie będą się już dzielić na bilet miejski (ważny tylko w granicach Krakowa) i aglomeracyjny i będą dostępne w tej samej cenie.



- Prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej, w przypadku gdy wewnątrz z jakiegoś powodu nie będzie działał automat, będą sprzedawali wyłącznie bilety 90-minutowe w cenie 6 zł normalny i 3 zł ulgowy.

ZASADY OBSŁUGI PRZYSTANKÓW NA ŻĄDANIE



P przed zmianą osoby oczekujące na przystanku musiały zasygnalizować, że chcą wsiąść do tramwaju czy autobusu, aby prowadzący się zatrzymał. Zgodnie z regulaminem stojąc na przystanku trzeba było machnąć ręką lub ustawić się bliżej jego krawędzi. By ułatwić przede wszystkim niewidomym korzystanie z komunikacji miejskiej, wprowadzono zmiany. Zgodnie z nimi kierowcy i motorniczowie muszą teraz zatrzymywać się na każdym przystanku na żądanie, na którym zauważą jakąś osobę - niezależnie od tego, czy kieruje ona do nich jakieś sygnały, czy tego nie robi. ■

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





TOMASZ TULEJA

ARTYSTA W TRAMWAJU

Wewnątrz daje się słyszeć szum i rumor. To pojawiają się pierwsi goście z biletami. Przychodzą pojedynczo lub małymi grupami. Niektórzy pochłonięci swoimi sprawami, inni cudzymi. W miarę możliwości zajmują wolne miejsca, lub stoją tak, żeby nie przeszkadzać innym. Fotele ułożone są dość nietypowo, bo w czterech rzędach. Raczej wzdłuż, niż wszerz. Nie przeszkadza to jednak widowni. Tak samo, jak i brak szatni. Bywa, że goście przychodzą będąc w drodze skądś lub dokądś, a ich bagaże lądują na sąsiednich fotelach. Często dochodzi wówczas do małych niesnasek. Ogólne panuje jednak przyjazna atmosfera. Niemal, jak przed jakimś koncertem.

Przygląda się temu wszystkiemu artysta. Nierzadko obserwuje widownię, zwraca szczególną uwagę na niektórych, co ciekawszych gości. O tym, jak wiele uwagi artysta poświęca widowni, nie zdaje sobie raczej sprawy nikt z zaproszonych gości. Może i dobrze. Wówczas czułby się skrępowany. Obserwacje te bywają często przyczynkiem różnych spostrzeżeń i refleksji. Dla widowni pozostaje jednak artysta często niewidoczny. Musi swoim gościom dać chwilę czasu, by ułożyli się w miarę wygodnie i dogadali między sobą. To ważne. Od teraz zdani będą tylko na jego kunszt.

Jest jeszcze chwila do rozpoczęcia. Tę chwilę artysta mierzy w sekundach. Tego bowiem widownia mu nie wybaczy. Braku wyczucia czasu. Zanim jednak da popis

swoich umiejętności, sam musi się nieco przygotować. Wyciszyć i oczyścić nieco swoje myśli. W tle rumoru panującego na widowni, zasiada na swoim siedzisku. Od tej chwili skupia się tylko na powierzonym mu zadaniu. Kilukrotnie przykładą ręce do klawiatury, przesuwając siedziskiem tam i z powrotem. Swobodnie opadające ręce muszą sięgnąć wszystkich klawiszy. Nic nie powinno już rozproszyć uwagi artysty. Wszystko powinno być pod kontrolą, a to czego nie da się kontrolować, artysta musi przewidzieć.

Szmary i szepty na widowni ustają. Wszyscy są już gotowi, by rozpocząć. Choć od teraz wszystko w rękach artysty, pozostaje on jednak obojętny widowni. Ta bowiem wpatrzona jest w swoje smartfony. Mimo tego, nie zabiega artysta o uwagę widowni. To trochę inny rodzaj sztuki, niż ten powszechnie znany. O co innego tu chodzi.

Ręka artysty opada na pierwszy klawisz i rozlega się dźwięk... dzwonka. Dał tym samym artysta - motorniczcy sygnał rozpoczęcia kursu. Choć o tym nie wiedzą, to każdy ruch ręki, każdy ruch palca motorniczego może być dla pasażerów odczuwalny. Mimo tego pozostanie motorniczcy niemal niezauważalny. Nie będzie aplauzu, nie będzie podziękowań. Nikt nie doceni jego kunsztu. Będzie tłem.

A na czymże ten kunszt prowadzenia tramwaju polega? Przecież tramwaj sam jedzie po szynach i świetnie sobie radzi. No właśnie. Dobrze pytanie.....

BEATA BALICKA

PRZEPIS NA DESER

Ekspresowy i pożywny deser w słoiczku to idealna propozycja na lato! Zwłaszcza, jeśli na zewnątrz panują „afrykańskie upały”, a my nie mamy ochoty stać przy piekarniku.

Deser jest uniwersalny i za każdym razem może być inny! Możemy dodawać do niego dowolne owoce, a jeśli chcemy, żeby był lżejszy – zamieimy krem na jogurt grecki.

Składniki na 4-5 niedużych słoiczków:

- 100 g ulubionej granoli lub kruchych ciasteczek,
- 350 g serka mascarpone,
- 4 łyżki cukru pudru (lub więcej, do smaku),
- pół szklanki śmietany kremówki,
- truskawki, maliny lub inne owoce na wierzch,
- pralinki „Raffaello” do dekoracji ;)

Sos owocowy:

- 300 g owoców (tutaj maliny i truskawki),
- 1 łyżka cukru,
- 2 łyżeczki skrobi ziemniaczanej,
- 1 łyżka świeżo wyciśniętego soku z cytryny.

Truskawki i maliny rozgnieść widelcem w niedużym garnuszku, dodać sok z cytryny, skrobię, cukier, zagotować. Wystudzić. Dla ułatwienia owoce można po prostu zmiksować, będzie równie pysznie i... szybciej

Wykonanie:

Serek zmiksować razem z kremówką i cukrem pudrem. Pokruszone ciastka lub granolę wysypać na dno szklanek. Na ciastka układać na przemian warstwy serka i sosu owocowego. Udekorować truskawkami, malinami i pralinkami.

Smacznego!

**MAN SG242** *Seria: Krakowskie autobusy*

Dobre doświadczenia z eksploatacją używanych starych autobusów MAN otrzymanych z Norymbergi w 1989 roku sprawiły, że zainteresowano się możliwością zakupu nowych aut tej marki. Ze względów finansowych zdecydowano się na zakup jednego egzemplarza, który miał być pierwszym z dużej serii autobusów tej marki. Zakup auta miał być testem zarówno producenta jak i samego przedsiębiorstwa eksploatującego zupełnie inne, mniej zaawansowane technologicznie autobusy. W połowie maja 1992 roku autobus MAN SG242 dotarł do Krakowa i przydzielony został do zajezdni Czyżyny. 6 czerwca 1992 roku autobus wyjechał na trasę do obsługi linii 119 kursującej pomiędzy Dworcem Głównym a Borkiem Fałęckim. Nie tylko sam pojazd zwracał uwagę. Wprowadzony do ruchu pojazd był pierwszym autobusem z systemem ABS. To rozwiązanie techniczne nie występowało wówczas nawet w samochodach osobowych wyższej klasy.

Autobus przegubowy wyposażony był w silnik umieszczony na jego końcu, już za trzecią oś. Tego typu rozwiązanie nie było znane w Polsce. Oprócz wielu zachwytów było też kilka uwag negatywnych. Jedną z nich była liczba drzwi. Autobus nie posiadał w tylnej części czwartego otworu drzwiowego i w godzinach szczytu komunikacyjnego trudno było wydostać się z końca naczepy pojazdu.

W krótkim czasie po zakupie pierwszego MANa miało dojść do zakupu 40 sztuk autobusów z nadwoziem zmodyfikowanym do potrzeb krakowskiej komunikacji. Mimo pozytywnie zakończonych negocjacji, producent mając na uwadze nową możliwość sprzedaży swoich produktów do niemieckich landów położonych w przyłączonej wschodniej części Niemiec oświadczył, że nie jest zainteresowany sprzedażą w Polsce. Nie pozostawało nic innego jak szukać innego dostawcy, a z autobusów MAN zrezygnować, przynajmniej na dobrych kilka lat. Zakupiony przegubowiec został na życzenie MPK odmiennie, w stosunku do eksploatowanych autobusów, pomalowany. Trzykolorowe malowanie z poziomymi pasami po niewielkiej modyfikacji zostało wprowadzone jako obowiązujące w Krakowie stając się rozpoznawalnym standardem w firmie na kolejne dekady.

Autobus był bodaj najdłużej eksploatowanym autobusem w MPK w Krakowie. W ciągu ponad dwudziestoletniej eksploatacji przejechał nieco ponad 800 tys km.

Wycofany z ruchu liniowego we wrześniu 2013 roku w stosunkowo dobrym stanie technicznym oczekiwał na włączenie do ruchu pośród innych pojazdów krakowskiej kolekcji historycznych pojazdów komunikacji miejskiej.

Dane techniczne:**Producent:** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg**Lata budowy:** 1992**Silnik:** MAN D2866 LUHO (177KM)**Skrzynia biegów:** ZF 4 HP500**Długość:** 17.400 mm**Szerokość:** 2.500 mm**Wysokość:** 2.945 mm**Masa:** 14.000 kg**Miejsc siedzących:** 45**Miejsc stojących:** 110**Mercedes-Benz Sprinter 516** *Seria: Krakowskie autobusy*

Nowe pojazdy mają konstrukcję opartą na bazowym furgonie Mercedes-Benz Sprinter 516 z silnikiem o pojemności 2143 cm³ i mocy 120 kW (163 KM), spełniającym najwyższy poziom emisji spalin EURO VI. Mini autobusy charakteryzują się bardzo niskimi kosztami eksploatacji. Ich najważniejszą zaletą jest duża zwrotność i małe gabaryty, pozwalające dojechać do miejsc niedostępnych dla standardowych autobusów.

Dzięki niskopodłogowej przestrzeni w przedniej części pojazdu pasażerowie z łatwością wchodzą na pokład pojazdu, zwłaszcza osoby starsze i niepełnosprawne, które od razu mogą zająć miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi. Pojazdy posiadają rampę wjazdową ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Autobusy wyposażone są w klimatyzację, tablice elektroniczne, automat biletowy i monitoring.

Długość mini autobusu to ok. 7,4 m. W środku znajduje się 13 miejsc siedzących i 16 miejsc stojących.

Warto podkreślić, że zakup tego typu autobusów nie jest przypadkowy. Pojazdy te są wykorzystywane do obsługi linii Tele-busa, który funkcjonuje w rejonie Płaszowa i Rybitw

Dane techniczne:**Producent:** Mercedes-Benz**Lata budowy:** 2018**Silnik:** DAIMLER A.G. 651955 (163KM)**Skrzynia biegów:** T7C700**Długość:** 7.361 mm**Szerokość:** 1.993 mm**Wysokość:** 2.850 mm**Masa:** 3.480 kg**Miejsc siedzących:** 13+1**Miejsc stojących:** 16



MAN SG242 *Seria: Krakowskie autobusy*



Mercedes-Benz Sprinter 516 *Seria: Krakowskie autobusy*

