

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (73) 2019  
październik-grudzień



## W numerze:

Najlepsi  
prowadzący, mechanicy  
i inspektorzy ruchu MPK

Zabytkowe autobusy  
i tramwaje na ulicach  
Krakowa

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  
www.mpk.krakow.pl

Dołącz do nas już dziś!



MPK S.A. w Krakowie

*Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo*

# Twoje miejsce pracy może być tuż obok.



## Zostań kierowcą!

**„Prawko za FREE”**

MPK S.A. w Krakowie sfinansuje kurs  
prawa jazdy kategorii D dla pierwszych 20 osób

# KUPUJĄC NOWE POJAZDY WARTO PAMIĘTAĆ O HISTORII

**P**odróżując komunikacją miejską chcemy, aby woziły nas wygodne i klimatyzowane tramwaje i autobusy. W Krakowie tych nowoczesnych pojazdów, które taką podróż gwarantują jest już bardzo dużo. Już od roku każdy autobus nie tylko spełnia najwyższe europejskie normy ochrony środowiska, ale także ma niską podłogę, specjalną platformę dla osób poruszających się na wózkach oraz klimatyzację. Stało się to możliwe dzięki bardzo intensywnym zakupom, które MPK S.A. realizowało przez kilka ostatnich lat. Równie duże inwestycje będą dotyczyć teraz tramwajów. Jeżeli krakowskiemu przewoźnikowi uda się w 100 proc. zrealizować plany to w przeciągu pięciu najbliższych lat do naszego miasta zostanie dostarczonych 110 nowych, komfortowych wagonów. Aż 50 z nich trafi na tory już w przyszłym roku.

Każdy zakup nowego pojazdu powoduje, że z ulic znikają tramwaje i autobusy starszego typu. MPK S.A. stara się jednak, aby wybrane motypów wycofywanych zachowane jako zabytki i turyści mogą historycznymi pojazdami już spotkać w regulaspażerów Krakow w tym roku MPK S.A. atrakcji. Mieli oni okazowymi tramwajami stały wyremontowane mogły wyjechać na ulinie ma wątpliwości, że rycznym pojazdem jest rii o zmianach w kra-



dele poszczególnych pojazdów zostały ki. Dzięki temu mieszkańcy doświadczyć jazdy dami, których nie da larnej komunikacji. Dla skiej Linii Muzealnej przygotowało sporo zję podróżować wyjątki i autobusami, które zo i po wielu latach znów ce miasta. Chyba nikt przejazd takim historyczną lekcją historycznej komunikacji.

Dzieci i młodzież mogą dzięki temu sami przekonać się jak podróżowało się w Krakowie kilkadziesiąt lat temu, a starsi pasażerowie mogą sobie to przypomnieć. O tych wyjątkowych pojazdach, które w tym roku wyjechały na Krakowską Linie Muzealną po remoncie piszemy w „Przewoźniku Krakowskim”.

W ramach obchodów 40-lecia współpracy Krakowa i Norymbergi na tej linii kursowały również wagony zabytkowe sprowadzone do naszego miasta właśnie z Norymbergi. Warto przeczytać relację z tego wydarzenia, aby poznać historię tej wieloletniej współpracy i dowiedzieć się dlaczego te tramwaje trafiły do stolicy Małopolski.

*Marek Gancarczyk  
Redaktor Naczelny „Przewoźnika Krakowskiego”*

## PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

**Fot. na okładce:** Konkurs „Bezpieczna Jazda Komunikacją Miejską”. Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, 19 września 2019 rok.

**Zdjęcia w numerze:** Grzegorz Mental

**Wydawca:** Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

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

**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:

<b>Piotr Trojański najlepszym kierowcą MPK S.A. w Krakowie</b> <i>Marek Adamski</i> .....	5
<b>Konkurs na najlepszego motorniczego</b> <i>Maria Wierzbanowska</i> .....	8
<b>Krakowscy kierowcy wystartowali w ogólnopolskim konkursie</b> <i>Jan Podkopać</i> .....	10
<b>Jak kupić bilet i jak podróżować komunikacją miejską w Krakowie?</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	11
<b>Zakończenie remontu PSB w Nowej Hucie</b> <i>Liliana Jakiel</i> .....	12
<b>Jak przedłużyć Krakowska Kartę Miejską</b> <i>Filip Kosmala</i> .....	13
<b>Norymberskie tramwaje z okazji 40 lat partnerstwa Krakowa i Norymbergi</b> <i>Jacek Kołodziej, Marek Gancarczyk</i> .....	14
<b>Zabytkowe pojazdy na Krakowskiej Linii Muzealnej</b> <i>Marek Gancarczyk, Jacek Kołodziej</i> .....	16
<b>Piętnaście lat z wagonami E1</b> <i>Jacek Kołodziej</i> .....	19
<b>Nowe tramwaje dla Krakowa</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	20
<b>Nie wystarczy wiedzieć jak prowadzić tramwaj</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	21
<b>MPK S.A. w Krakowie kupuje kolejne bezemisyjne autobusy</b> <i>Ryszard Wróbel</i> .....	23
<b>Stacje Ładowania Autobusów Elektrycznych</b> <i>Mateusz Kraszewski</i> .....	25
<b>Testowa jazda Mercedesa Benz Citaro G Hybrid</b> <i>Władysław Żmuda</i> .....	27
<b>Kierowca MPK S.A. prowadzi blog, który śledzą już tysiące pasażerów</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	28
<b>Święto transportu w Krakowie</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	29
<b>Biało-czerwone flagi na tramwajach i autobusach w 75. rocznicę Powstania Warszawskiego</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	30
<b>Andrzej Mitka „Pierwszy sportowiec MPK” – emerytem</b> <i>Władysław Michalski</i> .....	30
<b>Zmiany w HDK</b> <i>Władysław Michalski</i> .....	31
<b>Grzegorz Dyrkacz z Medalem za Zasługi dla Policji</b> <i>Łukasz Czyż</i> .....	31
<b>Tramwaje wróciły do Bronowic</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	32
<b>Wizyta ekspertów z Finlandii w MPK S.A. w Krakowie</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	32
<b>MPK S.A. zatrudnia osoby niepełnosprawne</b> <i>Agata Szydłowska</i> .....	33
<b>Przystanek do kariery</b> <i>Agnieszka Badowska</i> .....	34
<b>90 lat działalności Zakładowej OSP w MPK S.A. w Krakowie</b> <i>Władysław Żmuda</i> .....	35
<b>VI Turniej o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa wygrała drużyna Straży Pożarnej</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	38
<b>Ptysie z kremem kawowym</b> <i>Beata Balicka</i> .....	39
<b>Kalendarium</b> <i>Piotr Kula</i> .....	40
<b>Fotozabawa</b> .....	41
<b>Nad horyzontem błyska się słyszeć szcęk żelaza</b> <i>Tomasz Tuleja</i> .....	42



MAREK ADAMSKI

# PIOTR TROJAŃSKI NAJLEPSZYM KIEROWCĄ MPK S.A. W KRAKOWIE



Jazda z zasłoniętym prędkościomierzem nie jest łatwa

**W** 19. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który odbył się w czwartek, 19 września na terenie zajezdni autobusowej Wola Duchacka, najlepszym kierowcą autobusu został Piotr Trojański, który na co dzień pracuje w zajezdni autobusowej Płaszów. To on najlepiej poradził sobie z testem i zadaniami praktycznymi, zdobywając najwięcej punktów. Drugie miejsce zajęła koleżanka Piotra również z zajezdni w Płaszowie, Aneta Kańska, trzecie miejsce zajęła Agnieszka Herdzina, która jest pracownikiem KTR (spółki-córki MPK S.A. w Krakowie).

Drużynowo najlepszym zespołem zostali kierowcy z zajezdni autobusowej Płaszów. Drugie miejsce zajęli kierowcy z KTR, trzecie – kierowcy z Bieńczyca. W sumie rywalizowało 16 kierowców.

Wygrać wcale nie było łatwo. Oprócz doskonałej wiedzy z przepisów ruchu drogowego trzeba było wykazać się znajomością zasad udzielania pierwszej pomocy oraz precyzyjną, dynamiczną a jednocześnie płynną jazdą autobusem. Podczas każdego przejazdu kierowcy mieli za zadanie wjechać przodem do garażu, następnie trafić piłką położoną na specjalnym talerzu przymocowanym z przodu autobusu

do kosza zbudowanego z opon. Po wykonaniu rzutu piłką, prowadzący musiał wycofać autobusem po łuku z garażu. Następną częścią trasy był slalom wzdłuż wyznaczonego wąskiego toru jazdy. Potem kierowcy musieli zatrzymać autobus na przystanku w taki sposób, aby pasażerowie mogli komfortowo do niego wejść, a więc aby drzwi autobusu znalazły się na wprost wyznaczonego miejsca.

W kolejnym zadaniu musieli jechać 20 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem oraz udzielić pierwszeństwa



Konkurs rozpoczął test z przepisów ruchu drogowego



Mechanicy musieli jak najszybciej wymienić koło



Najlepsi mechanicy MPK z zajezdni autobusowej Wola Duchacka



Najlepsi mechanicy odebrali puchar z rąk Mariusza Szałkowskiego, wiceprezesa zarządu MPK S.A. w Krakowie



Czas przejazdu miał wpływ na ocenę zawodnika



Piotr Trojański odbiera gratulacje od naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP nadkom. Tomasza Jemczury



Podczas konkursu była sprawdzana wiedza z zakresu udzielania pierwszej pomocy



Zwycięska drużyna z zajezdni autobusowej Płaszów



Ślalom był jedną z najtrudniejszych konkurencji

pieszemu w „strefie zamieszkania”. Na zakończenie trasy przejazdu zadaniem prowadzącego autobus było trafienie przymocowaną do autobusu lanką w plastikowe koło wiszące na wysięgniku. Po dojechaniu do mety sędziowie zapisywali czas przejazdu, który też podlegał punktacji. Oprócz kierowców w konkursie rywalizowali także mechanicy. Najlepszym mechanikiem, który najlepiej poradził sobie z testem teoretycznym oraz z wymianą koła w autobusie, został Dariusz Piorun ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Drugie miejsce zajął: Artur Kubik ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce, trzeci był Jacek Ćwierz ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Drużynowo najlepiej wypadła Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Drugie miejsce zajęli mechanicy z Bieńczyce, a trzecie z Płaszowa.

Zanim jednak zarząd MPK S.A. wręczył nagrody dla zwycięzców konkursu wyróżnienia i listy gratulacyjne otrzymali kierowcy, którzy reprezentowali Kraków w Mistrzostwach Polski Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej: Piotr Trojański, Piotr Wróbel i Piotr Przyjemski. Za swoją postawę i pomoc w gaszeniu płonącego samochodu osobowego listy gratulacyjne otrzymał także Franciszek Włodarczyk. Jego zachowanie docenił Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski oraz Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie. ■

# KONKURS NA NAJLEPSZEGO MOTORNICZEGO



Trudnym zadaniem był dojazd do przeszkody

**W** piątek, 20 września, w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” po raz dziewiętnasty rywalizowali motorniczowie, inspektorzy ruchu i elektromechanicy tramwajowi.

Spośród dwunastu motorniczych reprezentujących Zajeźdźnię Podgórze, Zajeźdźnię Nowa Huta i KrakTran-

sRem Sp. z o.o. (po czterech prowadzących) najlepiej z wszystkimi zadaniami poradził sobie – Marcin Jasnos z Zajeźdźni Tramwajowej Nowa Huta. Drugie miejsce w konkursie zajął Kazimierz Kicek z Zajeźdźni Podgórze, a trzecie Małgorzata Ferdek z Zajeźdźni Nowa Huta. Drużynowo najlepsza okazała się Zajeźdźnia Nowa Huta.





Najlepszy motorniczy – Marcin Jasnos

Podobnie jak w przypadku rywalizacji kierowców, konkurs sprawdzał wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego (test pisemny) oraz umiejętność płynnej i bezpiecznej jazdy tramwajem. Motorniczowie musieli najpierw prowadzić wagon EU8 z zakrytym prędkościomierzem przez wyznaczony odcinek kontrolny z prędkością jak

najbliższą 10 km/h – pomiaru prędkości dokonywał inspektor ruchu; w przypadku przekroczenia prędkości zadanie było niezaliczone. W kolejnym zadaniu motorniczowie musieli zatrzymać wagon w odpowiedniej, wcześniej wylosowanej odległości od ustawionej na torach przeszkody. Uderzenie w przeszkodę oznaczało kolizję, a więc punkty karne. Trudnym

zadaniem było zatrzymanie wagonu w taki sposób, aby pantograf znalazł się w wyznaczonym miejscu na sieci trakcyjnej oraz powtórne zatrzymanie tramwaju tak, aby drugie drzwi znalazły się w świetle słupka przystankowego. Ważny w tych konkurencjach był nie tylko czas, ale także umiejętność płynnej jazdy. Wszyscy zawodnicy musieli jeszcze wykazać się umiejętnościami z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

Oprócz motorniczych rywalizowali także elektromechanicy. Wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął Stanisław Majcher ze Stacji Obsługi Tramwajów



Stanisław Majcher – najlepszy elektromechanik

Nowa Huta. Drugie miejsce zajął Marcin Trębacz ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, a trzecie Jerzy Sarga również z Podgórza. Drużynowo pierwsze miejsce zajęli elektromechanicy z Podgórza. Ich zadaniem była jak najszybsza wymiana wycieraczki oraz świetlówki wewnątrz tramwaju.



Najlepszy inspektor ruchu z pucharem Komendanta Straży Miejskiej Miasta Krakowa

Wśród inspektorów ruchu najlepszym okazał się Konrad Marczak przed Zbigniewem Antosiakiem i Sebastianem Matysikiem. Jak co roku gościliśmy Jednostkę Ratowniczo Gaśniczą Państwowej Straży Pożarnej. Ochotnicy mogli poćwiczyć gaszenie pożaru gaśnicami proszkowymi w czasie, gdy intensywnie pracowały komisje sędziowskie. Zanim Zarząd MPK S.A., Komendant Miejski Policji, Komendant Straży Miejskiej

wręczyli nagrody dla zwycięzców konkursu, dwóch motorniczych MPK S.A. otrzymało wyróżnienia i listy gratulacyjne za swoją postawę i pomoc innym. Ich zachowanie docenił również Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Nagrody za swoją postawę otrzymali motorniczowie z Zajezdni Nowa Huta. Magdalena Pruchnicka za pomoc osobie poszkodowanej w wypadku obcym i Adam Korman za pomoc w odnalezieniu osoby z zanikami pamięci. Daniel Rzewuski z Zajezdni Tramwajowej Podgórze wyróżniony został za pomoc w ugaszeniu płonącego samochodu osobowego. ■

# KRAKOWSCY KIEROWCY WYSTARTOWALI W OGÓLNOPOLSKIM KONKURSIE

**W** dniach 12-13 września 2019 r. IGKM przeprowadziło VIII edycję Ogólnopolskiego Konkursu Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej w Łodzi. Z ramienia MPK S.A. w Krakowie odelegowanych do udziału w konkursie zostało trzech kierowców: Pan Piotr Wróbel z Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka, Pan Piotr Trojański z Zajezdni Autobusowej Płaszów i Pan Piotr Przyjemski z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce. Ogółem do za-

dniach 12-13 września 2019 r. IGKM przeprowadziło VIII edycję Ogólnopolskiego Konkursu Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej



dań konkursowych stanęło 51 kierowców z całej Polski. Najlepszym kierowcą VIII Ogólnopolskiego Konkursu Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej okazał się kierowca z Poznania, na drugim miejscu znalazł się reprezentant gospodarzy, czyli kierowca z Łodzi, na najniższym miejscu podium kierowca z Płocka. Kierowca z MPK S.A. w Krakowie, Piotr Trojański zajął szóste miejsce. Zawodnicy rozpoczęli zmagania od rozwiązywania testu teoretycznego, który dotyczył zagadnień związanych z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym a także z zakresu udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Kierowcy otrzymali do rozwiązania test składający się z 70 pytań, na rozwiązanie których mieli 30 minut. Wynik końcowy pierwszego etapu zależał od ilości popełnionych błędów a dodatkowym kryterium był czas oddania testu. Drugi etap konkursu, który odbywał się na stadionie żużlowym składał się z 4 konkurencji praktycznych. Ciekawym elementem tegorocznego konkursu była

rozmowa zawodników z psychologiem oraz możliwość sprawdzenia się każdego z uczestników w autoprezentacji. Zadania praktyczne polegały między innymi na sprawdzeniu umiejętności sprawnego i precyzyjnego przejazdu autobusem po wyznaczonym torze. Konkurencja

składała się z pięciu zadań, które były wykonywane na placu manewrowym. Każde zadanie było oceniane indywidualnie a na jego wykonanie przewidziano 5 minut. Konkurencja rozpoczęła się od wjazdu autobusem do garażu tyłem – liczyła się precyzja dojazdu do wyznaczonej linii tyłem, następnie

przejazd przodem przez slalom i wjazd równoległy tyłem do miejsca postojowego tzw. koperta. Przedostatnim ocenianym elementem było zawrócenie w wyznaczonym polu i dojazd do mety. Kolejne zadanie konkursowe było wykonywane pojazdem elektrycznym. Zadanie to było podzielone na 3 elementy i polegało na dojeździe do przeszkody na odległość 1 metra. Następnie laserem zamontowanym do lusterka autobusu należało wskazać 10 pkt. Ostatnim elementem tej konkurencji był przejazd z prędkością 20 km/h z zasłoniętym prędkościomierzem. Do konkurencji finałowych zakwalifikowało się 10 najlepszych kierowców, którzy uzyskali ogółem najlepszy wynik w pierwszym dniu zawodów. W grupie finalistów znalazł się przedstawiciel MPK S.A. w Krakowie – Piotr Trojański. W finale organizatorzy przygotowali dla uczestników konkursu 3 zadania: udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej, przejazd z pasażerami z przystanku oraz zlokalizowanie największej liczby usterek w podstawionym autobusie. ■

# JAK KUPIĆ BILET I JAK PODRÓŻOWAĆ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ W KRAKOWIE?

## PORADNIK DLA STUDENTÓW I ROKU

**K**orzystając z komunikacji miejskiej w Krakowie najlepiej kupić bilet okresowy. To najtańszy sposób podróżowania. Najwygodniej taki bilet można nabyć w automatach Krakowskiej Karty Miejskiej lub przez Internet korzystając ze strony [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl). W przypadku mieszkańców najlepiej korzystać z aplikacji Karty Krakowskiej.

### PEŁNA OBSADA W PSB

W związku ze zbliżającą się inauguracją roku akademickiego MPK S.A. w Krakowie ułatwiając możliwość nabycia biletów okresowych przez studentów, zwiększy obsługę wszystkich Punktów Sprzedaży Biletów w okresie od 30 września do 9 października 2019 r.

W tych dniach (z wyjątkiem soboty i niedzieli) Punkty Sprzedaży Biletów będą otwierane zgodnie z ich godzinami pracy w pełnej obsadzie i będą czynne do zakończenia obsługi ostatniego czekającego klienta. W sumie do obsługi będą przygotowane wszystkie 24 stanowiska. Lokalizacja Punktów Sprzedaży Biletów i godziny otwarcia:

Lp.	Lokalizacja PSB	Godziny pracy
1.	ul. Podwale 3/5	9:00 – 19:00
2.	Pętla autobusowa przy Dworcu Głównym Wschód, ul. Pawia 5a	9:00 – 19:00
3.	os. Krowoderskich Zuchów 8a	11:00 – 19:00
4.	ul. św. Wawrzyńca 13	8:00 – 16:00
5.	ul. Powstańców Wielkopolskich 6	9:00 – 17:00
6.	Dworzec autobusowy Czyżyny, ul. Medweckiego 15	9:00 – 19:00
7.	os. Centrum D bl. 7	9:00 – 19:00
8.	Pętla autobusowa Mistrzejowice, os. Złotego Wieku 96	11:00 – 19:00

Punkt Sprzedaży Dworzec Główny Wschód, przy ul. Pawiej 5a będzie dodatkowo czynny w sobotę w godzinach 8.00–16.00.

### BILET NA ELS W AUTOMACIE

Na dzień dzisiejszy studenci ośmiu krakowskich uczelni mogą doładowywać legitymacje od razu w automacie KKM (nie wymagają formatowania w Punktach Sprzedaży Biletów). Są to uczelnie:

1. Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości,
2. Akademia Górniczo-Hutnicza,
3. Uniwersytet Jagielloński,
4. Politechnika Krakowska,
5. Uniwersytet Rolniczy,
6. Wyższa Szkoła Europejska,
7. Uniwersytet Pedagogiczny,
8. Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

Do dyspozycji studentów tych uczelni jest ok. 160 automatów stacjonarnych do obsługi Krakowskiej Karty Miejskiej oraz ok. 400 automatów mobilnych zamontowanych w pojazdach. Automaty w pojazdach, w których można dokonać zapisu biletu okresowego na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej są oznaczone naklejką informującą o możliwości zapisu uprawnień Karty Krakowskiej.

Aby uniknąć stania w kolejce w Punkcie Sprzedaży Biletów studenci tych uczelni mogą również skorzystać ze strony Internetowej [www.kkm.krakow.pl](http://www.kkm.krakow.pl). W zakładce e-bilet można wybrać i kupić dowolny bilet okresowy płacąc przelewem. Następnie wystarczy udać się do automatu stacjonarnego lub specjalnych oznaczonych automatów mobilnych i zapisać bilet na swojej Elektronicznej Legitymacji Studenckiej.

Studenci zameldowani w Krakowie na stałe lub posiadający PIT za rok ubiegły złożony w Urzędzie Skarbowym w Krakowie mogą kupić bilet z dodatkową zniżką dla mieszkańca (szczegóły znajdują się na stronie [www.kk.krakow.pl](http://www.kk.krakow.pl)).

## DODATKOWE AUTOMATY I BILET SEMESTRALNY

Studenci pozostałych uczelni, które aktualnie nie przekazują danych do MPK S.A. a chcą nabyć bilet okresowy muszą podejść do jednego z ośmiu Punktów Sprzedaży Biletów, aby sformatować swoje legitymacje studenckie na potrzeby zapisu biletu okresowego (adresy PSB są dostępne na stronie [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl)). Aby przyspieszyć obsługę pasażerów, w niektórych punktach został zamontowany dodatkowy automat biletowy, w którym będzie możliwość zakupu każdego rodzaju biletu.

Studenci mogą korzystać ze specjalnego Biletu Semestralnego, uprawniającego do wielokrotnych przejazdów (w okresie dowolnych, kolejnych 150 dni wybranych w chwili zakupu) wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi, we wszystkie dni tygodnia w okresie ważności biletu w całej aglomeracji. Do korzystania z Biletu Semestralnego Studenckiego uprawnieni są studenci okazujący ważną legitymację studencką wydaną według wzoru określonego przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego.

Cena biletu to 220 zł (linie miejskie) lub 299 zł (linie miejskie i aglomeracyjne). **Co istotne studenci, którzy są mieszkańcami Krakowa i uzyskają uprawnienia Karty Krakowskiej za bilet semestralny zapłacą**

tylko 143 zł (linie miejskie) lub 222 zł (linie miejskiej i aglomeracyjne).

## TRANSPORT W KRAKOWIE I AGLOMERACJI

System komunikacji miejskiej w Krakowie obejmuje swoim zasięgiem obszar miasta Krakowa oraz okolicznych gmin. W wymienionym obszarze, objętym zintegrowanymi usługami przewozowymi, ustalone zostały dwie strefy biletowe:

I strefa biletowa – obejmuje terytorium Gminy Miejskiej Kraków,

II strefa biletowa – obejmuje terytoria Miast i Gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego.

Granice stref biletowych I i II stanowi administracyjna granica Gminy Miejskiej Kraków. Miejsce przebiegu granicy stref biletowych dla każdej trasy linii aglomeracyjnej zaznaczona jest na rozkładzie jazdy. Przy wszystkich przejazdach, zarówno na obszarze miasta Krakowa, jak i gmin ościennych, przewóz bagażu jest bezpłatny.

Uwagi odnośnie funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej można zgłaszać organizatorowi krakowskiego transportu zbiorowego – Zarządowi Transportu Publicznego w Krakowie ([www.ztp.krakow.pl](http://www.ztp.krakow.pl)). ■

LILIANNA JAKIEL

# ZAKOŃCZENIE REMONTU PSB W NOWEJ HUCIE

**W** poniedziałek 26 sierpnia 2019 roku o godzinie 10.00 po dwumiesięcznym remoncie został otwarty Punkt Sprzedaży Biletów na osiedlu Centrum D w Nowej Hucie. Obsługa pasażerów będzie się w nim odbywać od poniedziałku do piątku w godz. 9.00–19.00.

Dzięki wykonanym pracom zwiększy się komfort i jakość obsługi pasażerów. W celu usprawnienia obsługi klientów zostało przygotowanych sześć stanowisk. Dodatkowo w lokalu został umieszczony automat biletowy z myślą m.in. o użytkownikach Karty Krakowskiej. Klienci będą mogli w nim przedłużać uprawnienia do korzystania z Karty Krakowskiej np. przedłużać status mieszkańca ale również korzystać z możliwości zakupu biletów jednorazowych i okresowych. Płatności w au-



tomacie będzie można dokonać za pośrednictwem kart płatniczych. W środku pojawiły się też dotykowe ekrany z informacją o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. ■

# JAK PRZEDŁUŻYĆ KRAKOWSKA KARTĘ MIEJSKĄ



W celu zapisania na Krakowskiej Karcie Miejskiej, Karcie Krakowskiej lub Elektronicznej Legitymacji Studenckiej otrzymanego przedłużenia uprawnień Karty Krakowskiej należy na ekranie automatu biletowego nacisnąć opcję „Uprawnienia Karty Krakowskiej”.



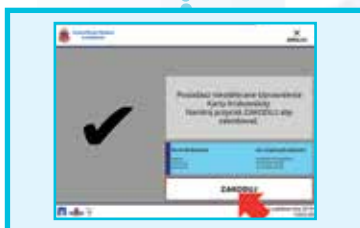
Następnie automat poprosi o umieszczenie karty w czytniku KKM.



Po umieszczeniu karty w czytniku na ekranie zostaną wyświetlone zapisane na karcie bilety. W przypadku gdy chcemy przedłużyć uprawnienia w okresie od 30 dni przed do 30 dni po wygaśnięciu poprzednich automat poinformuje nas, że możemy zweryfikować dostępność przedłużenia uprawnień. W takim wypadku naciskamy przycisk „TAK”.



Automat następnie zweryfikuje dostępność uprawnień do odebrania.



Po pozytywnej weryfikacji na ekranie automatu wyświetlone zostaną informacje o nowym uprawnieniu, które oczekuje na zapisanie na karcie. By je zapisać należy nacisnąć przycisk „ZAKODUJ”.



Automat zapisze na karcie nowe uprawnienie. W tym momencie ważne jest by nie wyciągać karty z czytnika kart.



Po udanym zapisie automat wyświetli potwierdzenie zakodowania uprawnień na karcie i wydrukuje potwierdzenie zakodowania w formie papierowej. **WAŻNE:** Nie zapomnij wyciągnąć swojej karty z czytnika po otrzymaniu potwierdzenia poprawnego zakodowania uprawnień.



JACEK KOŁODZIEJ, MAREK GANCARCZYK

# NORYMBERSKIE TRAMWAJE Z OKAZJI 40 LAT PARTNERSTWA KRAKOWA I NORYMBERGI



Zabytkowe wagony T4 i GT6 są w norymberskich barwach

# 28

lipca w niedzielę, w ramach obchodów 40-lecia współpracy Krakowa i Norymbergi Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wspólnie z Muzeum Inżynierii Miejskiej udostępniły dla mieszkańców i turystów wszystkie norymberskie wagony, które kursowały w przeszłości oraz te, które nadal są wykorzystywane na regularnych liniach.

Wagony PN3, T4, B4, GT6 oraz N8 stanęły na terenie Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca 15 w Krakowie. O godz. 11:30 w Muzeum Inżynierii Miejskiej przed zabytkową halą w obecności nadburmistrza Norymbergi Ulricha Maly, Jacek Kołodziej kierownik Stacji Obsługi i Remontów MPK w Krakowie wyjaśnił dlaczego zdecydowano się na sprowadzenie tramwajów z Norymbergi oraz jak ważne to było wydarzenie dla funkcjonowania komunikacji w Krakowie. Na pamiątkę spotkania Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A. wręczyła nadburmistrzowi Norymbergi pamiątkowy prezent – tramwaj ze szkła.

Dodatkowo tego dnia na Krakowskiej Linii Muzealnej nr 0 z ul. św. Wawrzyńca do Cichego Kącika kursowały właśnie wagony z Norymbergi. O godz. 11.01 wyjechał

## NORYMBERSKIE TRAMWAJE W KRAKOWIE W LICZBACH

Z Norymbergi MPK S.A. zakupiło od 1989 roku:

- 30 wagonów T4
- 51 wagonów GT6
- 62 wagony B4
- 11 wagonów N8

Przed 1989 rokiem do Krakowa zostały sprowadzone 33 wagony. W sumie do Krakowa trafiło 188 wagonów. Obecnie wykorzystywane są tylko wagony N8, m.in. na linii nr 2 i 5.

skład T4 i B4 w krakowskich barwach. Na kolejny kurs o 12:01 i wszystkie kolejne, wyjechały tramwaje T4 i GT6 w barwach norymberskich. W jednym z nich podróżował również nadburmistrz Norymbergi, który wspomniął, że takimi tramwajami dojeżdżał do szkoły.

Warto podkreślić, że dzięki bardzo dobrej współpracy z Norymbergą do Krakowa od 1989 roku do dzisiaj tra-



Norymberski wagon na trasie do Cichego Kącika



Obecnie w Krakowie na regularnych liniach kursują jeszcze tylko norymberskie wagony N8



Tego dnia na linii nr 0 kursowały tylko wagony z Norymbergi



Na pamiątkę spotkania Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A. wręczyła nadburmistrzowi Norymbergi tramwaj ze szkła

W ramach taboru historycznego Kraków posiada pięć wagonów z Norymbergi:

Wagon PN3 nr 546

Replika wagonu PN3 nr 555

Wagony T4 nr 127 i 220

Wagon B4 nr 527

fiło w sumie prawie 160 tramwajów. Jeszcze obecnie na kilku liniach kursuje 11 wagonów N8 z członem niskopodłogowym. Ta współpraca ma też inny wymiar – w hali Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie zostały już wyremontowane cztery wagony dla Norymbergi (trzy zabytkowe i jeden wagon przerobiony na kawiarenkę), a obecnie trwa remont piątego tramwaju. ■

# ZABYTKOWE POJAZDY NA KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ



Autobus MAN

## HISTORYCZNY AUTOBUS MAN NA LINII „A”

W ramach inauguracji tegorocznej edycji Krakowskiej Linii Muzealnej 23 czerwca 2019 roku na historyczną linię nr „A” po raz pierwszy od wycofania z ruchu wyjechał autobus MAN.

Pojazd przeszedł kapitalny remont, podczas którego zadbano o przywrócenie mu oryginalnego wyglądu. Przypomnijmy, że autobus MAN SG242 dotarł do Krakowa w maju 1992 roku do zajezdni w Czyżynach. Już 6 czerwca tego samego roku, a więc ponad 27 lat temu wyjechał na trasę do obsługi linii 119, łączącej Dworzec Główny z Borkiem Fałęckim. Był to pierwszy w Krakowie autobus z systemem ABS. Co ciekawe jest to najprawdopodobniej najdłużej eksploatowany przez MPK S.A. autobus w Krakowie. W ciągu ponad dwudziestoletniej eksploatacji przejechał ponad 800 tys. km. Został wycofany z regularnego ruchu dopiero we wrześniu 2013 roku. Od tamtej pory do teraz oczekiwał na wyjazd, aby znów służyć pasażerom, tym razem jako pojazd historyczny. Warto podkreślić, że krakowski MAN był naj-

prawdopodobniej pierwszym fabrycznie nowym autobusem zakupionym w tzw. krajach Europy Zachodniej, który trafił do Polski po przemianach gospodarczych, po 1989 roku.

## HISTORYCZNY WAGON DOCZEPNY TYPU ND WYJECHAŁ NA NOWOHUCKIE TORY

Wagon doczepny ND o numerze 502 pochodzący z 1950 roku został wyremontowany przez krakowskiego przewoźnika. Można było go zobaczyć podczas specjalnej prezentacji 4 lipca 2019 roku na terenie zajezdni tramwajowej Nowa Huta, przy ul. Ujastek 12. W prezentacji wzięli udział przedstawiciel firmy Autosan, Marek Ruchlewicz, dyrektor handlu i marketingu. To właśnie w tej fabryce z Sanoka w przeszłości powstawały tramwaje typu N. Wagon ND o numerze 502 wykonał także krótki kurs z zajezdni do placu Centralnego, a następnie do Kopca Wandy. Po dojeździe do Kopca Wandy wszyscy uczestnicy wzięli udział w zrobieniu zdjęcia z pamiątkową tablicą informującą o oddaniu do ruchu historycz-





Wagon ND

nego wagonu.

Przypomnijmy, że w 1950 roku dostarczono do Krakowa dziewięć wagonów typu ND z Sanoka i były to zarazem ostatnie dla Krakowa wagony tramwajowe z tej fabryki, w której kupowano tramwaje przez pięćdziesiąt lat. Kolejne wagony ND dostarczane przez fabrykę w Chorzowie różniły się już od tych wyprodukowanych w Sanoku m.in. sposobem otwierania okien. Na przełomie lat 60. i 70. sanockie wagony poddano modernizacjom, w czasie których pojazdy unifikowano i wyposażano w takie same rozwiązania: podwójne drzwi, jeden kierunek ruchu, duże otwierane okna, łożyska toczne zestawów kołowych. Remont przyczepy ND nr 502 przywrócił jej pierwotne cechy zarówno nadwozia jak i podwozia.

### ZABYTKOWY JELCZ 120M NA KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ

W niedzielę, 21 lipca mieszkańcy i turyści znów mogli podróżować autobusem Jelcz 120M. Ten zabytkowy pojazd został odnowiony przez MPK S.A. i po 10 latach od wycofania z regularnej komunikacji wyjechał w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej na specjalną linię nr 188, łączącą Mistrzejowice z Dworcem Głównym Wschód.

Warto wiedzieć, że autobusy Jelcz 120M produkowane przez Jelczańskie Zakłady Samochodowe powstały w wyniku modernizacji produkowanych od połowy lat 70. ubiegłego wieku autobusów Jelcz Pr110 powstałych na licencji francuskiego Berlieta. Wprowadzone istotne zmiany poprawiły żywotność auta i zmniejszyły jego awaryjność na tle pierwotnego. W 1993 roku MPK w Krakowie zakupiło pierwsze egzemplarze. Tani, nowy autobus miał być według przyjętej strategii przejściowym rozwiązaniem pozwalającym na wyeliminowanie w krótkim czasie starych zużytych autobusów. W ciągu trzech lat zakupiono w Jelczu łącznie 130 autobusów co sprawiło w tamtym czasie, że Kraków stał się głównym

odbiorcą produktów fabryki. Pozwoliło to na wprowadzenie zmian poprawiających komfort pasażerów i żywotność konstrukcji. Równocześnie autobusy były polem doświadczalnym producenta i eksploatatora, którzy w kolejnych kupowanych pojazdach montowali nowinki techniczne pokazujące się na rynku (elektroniczne tablice kierunkowe, elektroniczne kasowniki, siedzenia z tworzywa, zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji itp.). Wprowadzano także zmiany na zewnątrz – zderzaki stalowe zastępowano elementami z tworzyw sztucznych w różnych barwach. Autobusy były eksploatowane w zajezdniach Bieńczyce, Płaszów i Wola Duchacka. Wraz z dostawą nowych niskopodłogowych autobusów sukcesywnie likwidowano Jelcze M120 i w końcowej fazie



JELCZ 120M

eksploatacji wszystkie pojazdy zgromadzone w nowohuckiej zajezdni. Oficjalne zakończenie eksploatacji miało miejsce 25 marca 2009 roku. Jako pojazd historyczny zachowano autobus BF304 noszący pierwotnie numer 21004 który został wyprodukowany został w 1994 roku. Jego stan techniczny i niewiele zmienione wnętrze pozwalało na przywrócenie do ruchu w krótkim czasie. Tylko skorodowane poszycie zewnętrzne wymagało ingerencji i malowania. Wnętrze zostało odświeżone i uzupełnione o brakujące elementy wyposażenia. Po ponad dekadzie został odnowiony i przywrócony do ruchu.

### MPK WYREMONTOWAŁO HISTORYCZNY WAGON DOCZEPNY KSW

W środę 7 sierpnia 2019 roku na krakowskie torowiska wyjechał historyczny tramwaj doczepny typu KSW z lat 30-tych XX wieku, który został odbudowany przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Spośród wyprodukowanych w okresie wojny tramwajów do dziś zachowało się zaledwie kilkanaście pojazdów KSW stanowiąc cenne okazy zbiorów mu-



Wagon KSW

zealnych. Latem 2017 roku, z uwagi na posiadaną kolekcję pojazdów komunikacji miejskiej, MPK S.A. w Krakowie otrzymało propozycję przejęcia oryginalnego tramwaju doczepnego KSW pochodzącego z austriackiego Grazu oznaczonego numerem 126. W ciągu kilkudziesięciu lat eksploatacji, pomimo przeprowadzonych napraw i remontów, nie wprowadzono w nim większych zmian ingerujących np. w konstrukcję pojazdu, a wprowadzane zmiany dotyczyły głównie podniesienia komfortu przewożonych pasażerów. W Krakowie po przeprowadzonym remoncie wagon otrzymał oznaczenie z Gdańska, gdzie identyczne pojazdy przez wiele lat były eksploatowane i często prowadzone z wagonami typu Ring, który także znajduje się w krakowskich zbiorach.

Pierwszy prototypowy wagon KSW (Kriegs Strassenbahn Wagen) powstał w drugim kwartale 1943 roku, w wyniku realizacji projektu produkcji nowego ujednoliconego wagonu tramwajowego dla miast niemieckich. Przy budowie wagonów silnikowych i doczepnych zastosowano najprostsze rozwiązania konstrukcyjne oraz jak największe oszczędności w stosowaniu metali kolorowych (np. mosiądzu i aluminium) z uwagi na wojenną reglamentację. Z tego powodu zrezygnowano m.in. z otwieranych okien. Duże szyby montowano za pomocą uszczelki wprost do nadwozia. Cała konstrukcja nadwozia wykonana była ze stali i obłożona prostymi płytami blaszanymi. We wnętrzu poręcze wykonano z rur stalowych. Dla

pasażerów przewidziano drewniane siedzenia w niewielkiej ilości, zakładając przewożenie większości pasażerów na stojąco. Zewnętrznej blachy nadwozia od strony wewnętrznej nie pokryto żadnym materiałem, a oświetlenie stanowiły niczym nie osłonięte żarówki.

Plany produkcyjne zakładały wyprodukowanie 810 sztuk wagonów silnikowych i 1140 doczep dla miast najbardziej potrzebujących nowego taboru tramwajowego. Do końca wojny, czyli do maja 1945 roku, wyprodukowano zaledwie 97 wagonów silnikowych w zakładach Fusch w Heidelbergu oraz 101 przyczep w zakładzie Uerdingen. Wyprodukowane wagony trafiły do siedemnastu niemieckich miast i okupowanej Europy (w tym do Gdańska, Katowic i Poznania). Co warto podkreślić, wagony z Katowic w 1947 roku stały się wzorem do opracowania polskiej wersji zunifikowanego modelu, który po wprowadzeniu do eksploatacji był użytkowany na wszystkich sieciach tramwajowych czynnych po 1949 roku, również w Krakowie. W pierwszym okresie wytwarzane w Polsce tramwaje oznaczone symbolem N i ND były dość wierną kopią wagonów KSW, ale w czasie produkcji wprowadzano liczne zmiany i modyfikacje, które były związane z wcześniej produkowanymi tramwajami, w tym wagonami typu K dla Warszawy. ■

# PIĘTNAŚCIE LAT Z WAGONAMI E1

**N**ie zauważalnie przebiegła piętnasta rocznica eksploatacji wagonów E1 w Krakowie. Kursujące codziennie wagony przegubowe jeżdżące solo lub z przyczepami c3 wpisały się w krakowski pejzaż. Dla jednych są one interesującymi pojazdami, dla innych z kolei przestarzałymi, które powinny zniknąć z ulic miasta. I jedni i drudzy mają rację. Wagony E1 pochodzące z Wiednia wpisały się dość mocno w pejzaż Krakowa. Pierwszy zakupiony przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie egzemplarz oznaczony numerem 101 pojawił się na ulicach miasta w lutym 2004 roku. Zakupiony został, jako pojazd testowy, na podstawie wyników jego jazdy i zachowania się na fatalnych krakowskich torowiskach. Spełnił oczekiwania, a jego trzymiesięczna



Wagony E1 kursują w Krakowie już od 15 lat

eksploatacja pozwoliła dokonać oceny wniesienia koniecznych zmian w celu przystosowania do warunków krakowskich.

Początkowo całkowita ilość składów – bo wraz z wagonami silnikowymi zakupiono przyczepy c3 – miała nie przekroczyć 30 kompletów, ale szybko okazało się, że wagony z uwagi na niską cenę zakupu, łatwość obsługi i dobry stan techniczny z powodzeniem mogą zastąpić wyeksploatowane wagony GT6, a także część składów energochłonnych wagonów typu 105N. W ciągu dziewięciu lat do Krakowa sprowadzono prawie 90 pojazdów silnikowych, z których część przeznaczono wyłącznie na części. Pozostałe 76 sztuk przewoziły setki tysięcy pasażerów każdego dnia.

Wszystkie wagony poddano modernizacjom. Początkowo były one niewielkie, obejmujące w zasadzie blacharkę i wymianę siedzeń z oryginalnych tłoczonych ze sklejki drewnianej na standardowe tapicerowane, by w miarę

upływu lat osiągnąć szeroki zakres remontu dotyczącego niemal wszystkich elementów wraz z wymianą podłogi, okien itp. Przybywało także elektroniki. Co prawda już w pierwszym włączonym do ruchu wagonie tablice kierunkowe i numerowe były elektroniczne, ale w kolejnych umieszczano także i boczne wyświetlacze oraz montowano automaty biletowe. W miarę możliwości starano się poprawić warunki wsiadania. Z uwagi na wysoką podłogę wagony nie są łatwe do przewozu wózków, ale w drugich

drzwiach wagonów zlikwidowano środkową poręcz, co ułatwiło wniesienie większego bagażu czy wózka. Wymusiło to zmianę zastosowanych zabezpieczeń w drzwiach. Zainstalowano kurtynę świetlną oraz zainstalowano automatyczne blokady drzwi.

Czas wagonów silnikowych E1 i przyczep C3 po-

woli dobiega końca. Sprzyjają temu okoliczności ułatwiające zakup nowego niskopodłogowego taboru. Choć na ulicach wagony pamiętające lata sześćdziesiąte będą widoczne jeszcze kilka lat to krakowski przewoźnik podjął decyzję o zaprzestaniu modernizacji tego typu tramwajów.

W grudniu 2014 roku do remontu trafił najprawdopodobniej ostatni wagon E1. Trochę nietypowy, jeśli chodzi o wygląd i wyposażenie wagon jest zarazem pierwszym, który został wprowadzony na ulice Krakowa. Tramwaj o numerze 101 w kolorze czerwonym pozostanie nieco innym. Ma to związek zarówno z historią i dbałością miejskiego przewoźnika o eksploatowane dawniej pojazdy a także ze względów marketingowych. Od lat wagon z uwagi na odmienne wyposażenie dostosowane do niekonwencjonalnych wymagań jest pojazdem, który niezwykle często wykorzystywany jest do prowadzenia akcji reklamowych.

Na tle nowoczesnych tramwajów 2014N czy już mających kilka lat tramwajów NGT6 i NGT8 Bombardiera wozy E1 robią wrażenie anachronicznych. Choć stosunkowo proste w obsłudze i naprawie dają dobre warunki podróżowania to ich wygląd zewnętrzny bazuje na rozwiązaniach lat pięćdziesiątych XX wieku. Do tego dochodzi wysoka podłoga ograniczająca lub uniemożliwiająca dostęp do wnętrza wagonów osobom mającym trudności z poruszaniem się. Najlepszym sposobem byłoby ich wymiana na nowe ze wszelkimi współczesnymi udogodnieniami. Niestety, to nie jest takie proste, a wycofanie z ruchu kilkudziesięciu pociągów byłoby bardzo mocno odczuwalne przez pasażerów. Trzeba byłoby zmniejszyć częstotliwość tramwajów lub całkowicie zlikwidować niektóre linie. Zakup nowych wagonów, jakie niebawem zostaną dostarczone do Krakowa z firmy Stadler w ramach aktualnego kontraktu nie rozwiąże problemu. Dostawa 50 tramwajów będzie zauważalna i pozwoli na wycofanie najstarszych wagonów, ale w użyciu MPK nadal ma pojazdy typu 105N.

Ponadto miasto, zgodnie z wolą mieszkańców, rozwija linie tramwajowe budując nowe połączenia i odcinki, co wymaga wprowadzenia do ruchu większej ilości taboru niż dziś firma posiada.

Po piętnastu latach eksploatacji wagonów E1 możemy z całą pewnością stwierdzić, że zakup tych pojazdów był opłacalny. Po zakupie wagonów E1 poprawiliśmy stan techniczny wagonów wycofując z użytkowania najgorsze pojazdy typu 105N oraz zezłomowaliśmy wagony GT6 i B4. Dziś możemy je nadal eksploatować na liniach, po których inne pojazdy, z uwagi na stan torowisk będących w gestii ZDM nie moglibyśmy użytkować a wyposażenie elektryczne i zastosowane rozwiązania gwarantują możliwość naprawy i eksploatacji wagonów.

Kiedy znikną ostatecznie z ulic miasta? Trudno określić jednoznacznie. Okazją może być realizacja ogłoszonego właśnie przez MPK przetargu na dostawę kolejnej partii nowych wagonów. Ilość tego zakupu zależna jest tylko od posiadanego przez firmę kapitału niezbędnego do zakupu tramwajów. ■

MAREK GANCARZYK

## NOWE TRAMWAJE DLA KRAKOWA

**W** zakładzie firmy Stadler Polska w Siedlcach trwają intensywne prace nad zabudową gotowych stalowych członów tramwajów, które w przyszłym roku mają zostać dostarczone do Krakowa.

Na zaawansowanym etapie są prace przy pierwszych z 50 nowych tramwajów dla Krakowa. W polakierowanych pudłach kolejnych wagonów są obecnie montowane szyby, podłoga oraz inne elementy wyposażenia wnętrza. Zakupione zostały także podzespoły potrzebne do budowy pojazdów. To oznacza, że zamówienie jest realizowane zgodnie z planem, a pierwszy nowy tramwaj zostanie dostarczony do Krakowa już w styczniu 2020 roku.

Przypomnijmy, że realizowany kontrakt obejmuje dostawę 50 nowych, niskopodłogowych tramwajów. Będą one mieć długość 33,4 metra. Zostaną wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów zostanie zamontowana specjalna platforma, która ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach. W środku znajdują się także automaty biletowe, w których pasażerowie za bilet zapłacą nie tylko monetami, ale także kartą płatniczą. Z myślą o użytkownikach



smartfonów w pojeździe do dyspozycji będą porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych.

Warto także podkreślić, że dwa tramwaje z tej dostawy będą jako pierwsze w Krakowie wyposażone w innowacyjny system, który pozwoli na jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku ok. 3 km (pozostałe wagony będą miały instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości). ■

MAREK GANCARCZYK

# NIE WYSTARCZY WIEDZIEĆ JAK PROWADZIĆ TRAMWAJ

**M**arek Gancarczyk: Żeby zostać motorniczym i przewozić pasażerów nie wystarczy nauczyć się prowadzić tramwaj i zdać egzamin. Ważne jest także zaliczenie dwutygodniowych jazd z patronem na regularnych liniach. Kim jest taki patron i jakie są jego najważniejsze zadania?

Krzysztof Torba: To jest doświadczony prowadzący, który dokształca nowego motorniczego lub kierowcę. Jako patroni motorniczych uczymy jeszcze raz dokładnego przebiegu wszystkich linii, tego jak radzić sobie w różnego rodzaju trudnych sytuacjach, np. gdy dochodzi do awarii lub zagrożenia zdrowia lub życia pasażerów w czasie naszej pracy. Patron musi także zweryfikować znajomość przepisów wewnętrznych u nowego motorniczego, np. bardzo ważny zakaz mijania się tramwajów na tzw. zwrotnicach rozjazdowych. To niezwykle istotny zakaz, bo taki przejazd może się zakończyć kolizją mijających się tramwajów.

## **MG: Jak Pan został patronem?**

KT: Dawno temu, bo jeszcze w 1995 roku zostałem wezwany przez ówczesnego kierownika zajezdni Podgórze Juliana Mendla na rozmowę. Było to po pięciu latach mojej pracy. Kierownik zapytał mnie czy mógłbym zostać patronem. Powiedział m.in., że moja technika jazdy jest bardzo pozytywnie oceniana. Ja się wtedy zgodziłem. Na początku byłem patronem tylko wtedy, gdy musiałem zastąpić starszych i znacznie bardziej ode mnie doświadczonych patronów. Z czasem tych uczniów miałem coraz więcej i tak jest aż do dzisiaj.

## **MG: Na co zwraca Pan największą uwagę obserwując nowego motorniczego, który zaczyna przewozić pasażerów?**

KT: Przede wszystkim zwracam uwagę na zachowanie młodego motorniczego podczas jazdy w dużym ruchu. Oceniam czy nie podjeżdża za blisko do innego tramwaju jadącego przed nami, czy zachowuje odpowiednią odległość od jadących lub stojących w pobliżu torów samochodów. Dla mnie szczególnie istotne jest to co już wymieniłem wcześniej, a więc bezpieczny przejazd przez zwrotnice, gdy z przeciwnej strony jedzie inny tramwaj. W czasie mijania się na zwrotnicach rozjazdowych jeden z motorniczych musi się zatrzymać. Duży nacisk kładę na bezpieczeństwo pasażerów i innych uczestników ruchu.



O lekcjach prowadzenia tramwaju mówi Krzysztof Torba, patron w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie od 25 lat

Uczę nowych motorniczych przewidywać różnego rodzaju sytuacje i zachowanie innych kierowców oraz pieszych, dzięki którym mogą uniknąć kolizji lub wypadków.

## **MG: Jakich błędów w prowadzeniu tramwaju na linii jako patron Pan nie toleruje?**

KT: Jeden z największych błędów jakie według mnie może popełnić nowy motorniczy to wjazd w strefę działania podczerwieni, w której jest możliwość zmiany kierunku jazdy przez przestawienie zwrotnicy, gdy poprzedni tramwaj nie zjechał z niej w całości. To może doprowadzić do bardzo niebezpiecznej sytuacji, bo nawet do wykolejenia się tramwaju. Duży błąd to także mijanie się tramwajów na zwrotnicach rozjazdowych. Bardzo niebezpieczna jest jazda bez zachowania odpowiedniej ostrożności, gdy

zastąpię jest przejście dla pieszych lub jezdnią przez jadący z przeciwka tramwaj. W takiej sytuacji może się zdarzyć, że ktoś nagle wyjdzie lub wyjedzie wprost pod nasz tramwaj, nawet pomimo tego, że ma czerwone światło. Taki wypadek może się tragicznie skończyć. Dlatego zawsze na pętli analizuję ze swoim uczniem cały przejazd i dokładnie omawiamy wszystkie popełnione błędy.

**MG: Dzisiaj łatwiej czy też trudniej jest uczyć prowadzić tramwaj z pasażerami niż np. 20 lat temu?**

KT: Z jednej strony zdecydowanie trudniej. 20 lat temu, gdy jeździłem to nie było tylu samochodów, turystów. Dzisiaj jest bardzo duży ruch. Natomiast z drugiej strony jest łatwiej pod względem sprzętu. Tramwaje są wygodne, wyposażone w nowoczesne systemy, które bardzo ułatwiają pracę.

**MG: Obserwował Pan wielu młodych motorniczych na początku ich pracy. Co jest dla nich najtrudniejsze, gdy rozpoczynają pracę na normalnej, regularnej linii?**

KT: To bardzo dobre pytanie. Otóż okazuje się, że najtrudniejsze po zdaniu egzaminu i rozpoczęciu pracy jest dla nich zawsze... odblokowywanie i blokowanie drzwi. Podczas nauki jazdy ich nie otwierają, więc to dla nich nowość. To zajmuje im czas, muszą się nad tym zastanawiać. Muszą np. pamiętać, że w wagonach Bombardiera drzwi można odblokować dopiero po całkowitym zatrzymaniu się tramwaju na przystanku.

**MG: Jak wygląda taki dzień, kiedy jedzie Pan jako patron ze swoim uczniem?**

KT: Na początku zwracam uwagę tylko na przepisy ruchu drogowego, pokazuję im skrzyżowania, kto ma na nich pierwszeństwo, gdzie nie wolno się mijać z innym pojazdem, np. autobusem, bo może dojść do kolizji. Omawiamy wszystkie punkty w centrum miasta, gdzie dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń. To zajmuje mi cztery dni. Po tych czterech dniach, zwracam uwagę także na kwestie techniczne w wagonach, m.in. jak reagować w sytuacji awarii i innych zdarzeń.

**MG: Czy są za to oceniani?**

KT: Tak, każdy nowy motorniczy otrzymuje specjalną kartę, na której każdy element jazdy jest oceniany przez patrona, począwszy od techniki jazdy, przez zachowanie w stosunku do pasażerów, a skończywszy na obserwacji uszkodzeń przystanków. Oceny są w skali od 1 do 4, gdzie 1 to brak akceptacji, a 4 to poziom bardzo dobry.

**MG: A co Pan omawia z uczniami w ostatnim dniu jazdy?**

KT: Robię im taki mini egzamin. Odpytuję z różnych sytuacji, o to co trzeba zrobić w różnego rodzaju zdarzeniach, z którymi wcześniej czy później pewnie się spotkają. Do-

piero wtedy, gdy jestem pewny, że wszystko pamiętają podpisuję im kartę z jazdy z patronem z pozytywną opinią. Zwracam też uwagę na różnice w prowadzeniu tramwaju w zależności od pogody. Szczególnie jesienią, gdy na torach leżą liście, jest ślisko i zatrzymanie tramwaju jest bardzo trudne.

**MG: Pamięta Pan jakieś nietypowe zdarzenia z takiej jazdy?**

KT: Przez 25 lat miałem tylko jedną jedyną kolizję jadąc tramwajem ze swoim uczniem na ul. Ptaszyckiego. Kierowca samochodu jadąc obok nas nagle skręcił i wjechał prosto przed nas. Bardziej pamiętam pozytywne historie. Raz z moja uczennicą jechałem tramwajem na linii do Pleszowa. A ponieważ był tam przystanek Meksyk to zapytałem jej czy ma paszport. Miałem też motorniczą, która miała na nazwisko Papież, a ponieważ wiedziała, że ja prowadziłem tramwaj z Ojcem Świętym to powiedziała mi: Ty kiedyś wiozłeś papieża, to teraz Papież wiezie ciebie.

**MG: Pana opinia jest bardzo ważna i odpowiedzialna, bo od niej zależy czy ktoś będzie mógł wykonywać zawód motorniczego. Jakiego błędu na pewno by Pan nie zaakceptował u swojego podopiecznego, który by się powtarzał?**

KT: Nie lubię gdy uczniowie rozpędzają wagon i gwałtownie hamują używając hamulców szynowych. Szczególnie gdy to robią na przystankach, przed skrzyżowaniami i przed przejściami dla pieszych. Zawsze im mówię, że powinni tak płynnie prowadzić tramwaj, aby pasażerowie dziękowali im za jazdę, tak jak mnie kiedyś podziękowała jedna z pasażerek za płynną jazdę, bez szarpnięć i gwałtownego hamowania.

**MG: Czy kiedykolwiek zdarzyło się Panu ocenić negatywnie swojego ucznia i nie zgodzić się na to, aby mimo uprawnień do prowadzenia tramwaju nie mógł przewozić pasażerów w Krakowie?**

KT: Miałem dwa takie przypadki, gdy miałem duże wątpliwości. Jeden dotyczył ucznia, któremu zdarzało się nie zatrzymać tramwaju na przystanku przed przejściem dla pieszych. A w drugim przypadku miałem ucznia, który po tym gdy nie zatrzymał się przed przejściem dla pieszych, kłócił się ze mną, że to było przejście warunkowe i wcale tam zatrzymywać się nie musiał.

**MG: Jakich rad najczęściej Pan udziela nowym motorniczym?**

KT: Zawsze na końcu udzielam im kilku rad: żeby pamiętali o zwrotnicach i nie mijali się na nich, nie wjeżdżali w strefę podczerwieni za wcześnie, gdy poprzedni tramwaj jeszcze z niej nie wyjechał i przestrzegali ograniczeń prędkości. Co bardzo mnie cieszy spora część uczniów zapisuje sobie rady, których im udzielam. ■

# MPK S.A. W KRAKOWIE KUPUJE KOLEJNE BEZEMISYJNE AUTOBUSY

**W** czwartek 12 września bieżącego roku, MPK S.A. w Krakowie ogłosiło przetarg na dostawę 50 sztuk autobusów przegubowych zasilanych energią elektryczną. W założeniu, zakup uwarunkowany jest otrzymaniem przez zamawiającego dofinansowania z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w ramach naboru ogłoszonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych do konkursu nr POIiŚ.6.1/1/18. Autobusy mają być dostarczone w terminie 12 miesięcy od daty podpisania umowy i zostaną wykorzystane do elektryfikacji czterech linii autobusowych: 144, 173, 179 i 503, w wyniku czego z eksploatacji zostaną wycofane 42 autobusy z silnikami spalinowymi. Po zrealizowaniu dostawy udział autobusów zeroemisyjnych we flocie posiadanych pojazdów zwiększy się z obecnego poziomu 4,6% do 13,5%. Zakup nowego taboru pozwoli utrzymać aktualny średni wiek taboru autobusowego, który wynosi 4,3 lat.

Powyższy zakup wpisuje się we wszystkie cele główne Polityki transportowej dla miasta Krakowa na lata 2016-2025, Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Kraków, Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, Strategii Rozwoju Krakowa i Programu ochrony powietrza dla Województwa Małopolskiego w zakresie form i sposobu osiągnięcia celów środowiskowych. Projekt wpisuje się również w cele i działania Strategii realizowane poprzez inwestycje usprawniające transport miejski, w ramach których zaplanowano inwestycje w bezemisyjne środki transportu jakim jest autobus elektryczny.

Przedmiotowe postępowanie jest elementem dążeń Spółki do osiągnięcia najwyższych standardów ekologicznych posiadanego taboru możliwych do osiągnięcia w krótkim okresie czasu. Wycofanie z eksploatacji autobusów spełniających norm emisji spalin niższych od Euro 5, zmniejszyło ilości emitowanych do atmosfery składników toksycznych spalin, ale nie ograniczyło emisji dwutlenku węgla, który uważany jest za istotny gaz wpływający na zmiany klimatu. Krakowskie autobusy zużywają rocznie około 16,5 mln litrów paliwa emitując do atmosfery około 43.000 ton dwutlenku węgla CO<sup>2</sup>. Dla środowiska najgorsza jest kumulacja tej emisji na ograniczonym obszarze naszej aglomeracji, której poziom wpływa na jego zachowanie. Efektem dotychczasowej wymiany taboru jest obecna struktura autobusów,

w której przeważają pojazdy najnowszych generacji. Aktualne ilości autobusów spełniających poszczególne normy emisji spalin przedstawia się następująco:

Norma emisji spalin	Liczba
EURO 5	64
EEV	114
EURO6	353
Elektr.	26
Razem:	557

Sposobem na eliminację zanieczyszczeń komunikacyjnych w mieście ma być zastąpienie autobusów z silnikami spalinowymi ich substytutami napędzanymi energią elektryczną. Wdrażanie samochodów elektrycznych znalazło odzwierciedlenie w zapisach ustawy z dnia 11 stycznia 2018 o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która nałożyła na większe jednostki samorządu terytorialnego obowiązek wzrostu, w perspektywie najbliższej dekady, udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie autobusów miejskich do poziomu co najmniej 30%. Ustawa określiła ścieżkę dojścia do tego poziomu poprzez przyjęcie stopni pośrednich w bliższym horyzoncie czasowym, które wynoszą:

1. co najmniej 5% – od dnia 1 stycznia 2021 roku,
2. co najmniej 10% – od dnia 1 stycznia 2023 roku,
3. co najmniej 20% – od dnia 1 stycznia 2025 roku,
4. co najmniej 30% – od dnia 1 stycznia 2028 roku.

Postępowanie na dostawę 50 sztuk autobusów przegubowych zasilanych energią elektryczną prowadzone jest jako zamówienia sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych. W tym celu powołana została komisja przetargowa, która opracowała szczegółową specyfikację istotnych warunków zamówienia oraz wymagania techniczne dla autobusu przegubowego elektrycznego oraz warunki obsługi serwisowej. Specyfikacja uwzględniła wszystkie dotychczasowe nasze doświadczenia z eksploatacji posiadanych autobusów, proponując rozwiązania sprawdzone i zmierzające do unifikacji części i zespołów we wszystkich posiadanych pojazdach. Wszystkie autobusy mają być niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic





elektronicznych, monitoring, automaty biletowe oraz porty USB do ładowania smartfonów. Autobusy mają być ładowane za pomocą złącza plug-in i za pomocą pantografu zamontowanego na dachu autobusu współpracującego z kopułą ładującą na stanowisku ładowania. Do produkcji autobusów zastosowane mają być najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantujące najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania. Uzupełnieniem dostawy autobusów mają być świadczenia dodatkowe związane z udzieloną gwarancją i autoryzacją na wykonywanie obsług technicznych i napraw. Świadczenie gwarancyjne będzie polegać na zapewnieniu warunków organizacyjnych i technicznych polegających na przyjęciu zgłoszenia usterki i jej niezwłocznym usunięciu. Gwarancja należytej jakości na każdy autobus wraz z wyposażeniem i urządzenia magazynujące energię ma wynosić co najmniej 36 miesięcy od daty odbioru końcowego pojazdu.

W okresie gwarancji wszystkie naprawy będą odbywać z użyciem nowych oryginalnych części, za wyjątkiem przypadków, na które Zamawiający wyrazi zgodę. W celu zapewnienia możliwości obsługi gwarancyjnej poza warsztatami Zamawiającego, Wykonawca musi zorganizować najpóźniej do dnia dostawy pierwszego autobusu, autoryzowane serwisy posiadające możliwość wykonania wszystkich usług serwisowych przy autobusach oferowanego typu, w tym pełnego zakresu napraw powypadkowych nadwozi autobusów. Ponadto dostawca taboru będzie zobowiązany na własny koszt przeszkolić kierowców i pracowników zaplecza technicznego w zakresie zasad eksploataowania dostarczanych autobusów i pracowników zaplecza technicznego w zakresie zasad prawidłowej obsługi i naprawy dostarczonych pojazdów. Zakup 50 sztuk autobusów przegubowych elektrycznych pozwoli uniknąć emisji do krakowskiej atmosfery co najmniej 3.700 ton dwutlenku węgla CO<sup>2</sup> rocznie tj. 8,6% obecnej emisji.

Zakup autobusów elektrycznych nie spowoduje likwidacji wszystkich autobusów z silnikami spalinowymi z naszego otoczenia, ale doprowadzi do zmniejszenia ilości pojazdów z silnikami Euro5 lub EEV, norm, które uznawane są za standardy niskoemisyjności.

Nadal będą eksploatowane autobusy z silnikami Euro 6, które reprezentują najwyższy obecnie standard niskoemisyjności. W części zawdzięczają one dodatkowej zewnętrznej obróbce spalin z wykorzystaniem dodatku AdBlue. Znajduje się on w oddzielnym zbiorniku w każdym autobusie, skąd za pomocą specjalnej instalacji podawany jest do wtryskiwacza dozującego AdBlue do katalizatora SCR, w którym następuje redukcja tlenków azotu w nieszkodliwy azot i wodę. Dla środowiska dodatek AdBlue jest obojętny, niepalny, nie wybuchy i nie jest szkodliwy dla zdrowia.

#### DO NAJWAŻNIEJSZYCH ELEMENTÓW PRZYJĘTEGO STANDARDU NALEŻY:

- Niska podłoga w autobusie,
- Przyklęk prawej strony autobusu,
- Podświetlenie LED stopnia wejściowego,
- Blokada hamulcowa uniemożliwiająca ruszenie autobusu z otwartymi drzwiami,
- Wydzielona kolorem żółtym strefa szczególnej ostrożności przy drzwiach,
- Rampa wjazdowa dla wózka inwalidzkiego,
- Przyciski zewnętrzne na wysokości umożliwiającej korzystanie przez osoby na wózku inwalidzkim,
- Duże czytelne piktogramy zewnętrzne oznaczające: wejście dla inwalidy, przyciski,
- Szerokie drzwi umożliwiające korzystanie przez osoby na wózku inwalidzkim,
- Brak poręczy w drzwiach ograniczających korzystanie przez osoby na wózku inwalidzkim,

Prowadzone postępowanie nie jest jedyną formą wdrażania elektromobilności w Krakowie. Nasza Spółka uczestniczy również w dużym projekcie NCBR, którego celem jest opracowanie i dostawa do końca 2023 roku około tysiąca innowacyjnych pojazdów bezemisyjnych transportu publicznego dla jednostek samorządu terytorialnego. W tym celu, nasza Spółka wspólnie z władzami Miasta Krakowa podpisała porozumienie o przystąpieniu do programu NCBR, deklarując jednocześnie chęć zakupu autobusów będących jego efektem. W ramach tego programu możemy uzyskać co najmniej 60% dofinansowania do zakupu 161 sztuk autobusów elektrycznych będących produktem finalnym tego projektu.

Oprócz zakupów nowych pojazdów poszukiwane są nowe rozwiązania techniczne poprzez prowadzone testy autobusów różnych producentów, którzy udostępniają nam swoje pojazdy w celu praktycznego sprawdzenia swoich innowacji w pojazdach. W tym półroczu mogliśmy sprawdzić innowacje autobusów przegubowych, standardowych i midi, zasilanych tradycyjnie silnikami diesla, elektrycznie i hybrydowo. Zdobyte w ten sposób doświadczenia zostają wykorzystane przy opracowywaniu wymagań technicznych kolejnych pojazdów do obsługi komunikacyjnej.

Prowadzone testy i zdobyte doświadczenia doprowadziły do powstania standardu wyposażenia autobusów komunikacji miejskiej w Krakowie, którego elementy znajdują się w każdym autobusie wprowadzanym do eksploatacji. Większość z nich ma na celu ułatwić korzystanie z komunikacji przez osoby niepełnosprawne i mające trudności w poruszaniu się. ■



MATEUSZ KRASZEWSKI

# STACJE ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH



Nowy Bieżanów Południe

**H**istoria stacji pantografowego ładowania autobusów elektrycznych w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie sięga 2014 roku, to właśnie wtedy po raz pierwszy przyjechał na testy autobus elektryczny marki Rampini. W celu umożliwienia jego ładowania na ul. Pawiej powstało pierwsze stanowisko ładowania. Przewody „+” i „-” zostały wyprowadzone z przewodu jezdnego oraz z szyny tramwajowej. Przewodów zostały zawieszony nad zatoką przystankową, w której po przyjeździe ładował się testowany autobus. W 2015 roku podpisano umowę na

dostawę czterech autobusów elektrycznych firmy Solaris. W ramach umowy został zaprojektowany i zbudowany punkt ładowania autobusów elektrycznych składający się z ładowarki o mocy 80kW zawieszony na słupie trakcyjnym oraz z wysięgnika zakończony kopułą Schunka zamontowanego na drugim słupie trakcyjnym. Ładowarka o mocy 80kW jest użytkowana do dnia dzisiejszego. Czas ładowania autobusu wynosi ok. 1 h. Należy podkreślić, że była to pierwsza ładowarka do ładowania pantografowego. W marcu 2017 roku w związku z dostawą autobusów elektrycznych podpisano 5 umów, w listopadzie podpisa-



Stacje ładowania Dworzec Główny Zachód





Prądnik Biały



Zajezdnia Podgórze



Osiedle Podwawelskie



Zajezdnia Wola Duchacka

no kolejną umowę na zaprojektowanie oraz uzyskanie wszystkich pozwoleń i wybudowanie punktów ładowania autobusów elektrycznych zlokalizowanych na terenie naszego miasta. Ładowarki powstały na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka 250kW, terenie MPK S.A. przy ul Brożka 250kW oraz na pętlach autobusowych przy ul. Konopnickiej 250kW, Piaseczystej 200kW, druga ładowarka na ul. Pawiej 160kW oraz Aleksandry 250kW. Ładowarki te pozwalają ładować autobusy elektryczne poruszające się po mieście z przyrostem ładowania około 2%/min.

Czas na zaprojektowanie, uzyskanie niezbędnych pozwoleń oraz dostawę i uruchomienie ładowarek wyniósł średnio czternaście miesięcy. Niezbędne do projektu

było między innymi uzyskanie pozwoleń konserwatorskich oraz nadzór archeologiczny na etapie samego wykonawstwa.

Wraz z dostawą ładowarek w 2018 roku MPK S.A. zakupiło program służący do nadzorowania i sterowania punktami ładowania. Pozwala on na bieżąco kontrolować proces ładowania oraz sterować mocą pojedynczych ładowarek bądź grup ładowarek.

Po rozpoczęciu eksploatacji ładowarek pantografowych oraz eliminacji błędów wynikających z procesu uczenia się obsługi należy stwierdzić, że ładowanie za pomocą ładowarek pantografowych pozwala na wykonanie większej ilości kilometrów na linii oraz zmniejszenie niekontrolowanych rozładowań. ■

WŁADYSŁAW ŻMUDA

# TESTOWA JAZDA MERCEDESA BENZ CITARO G HYBRID

**W** sierpniu w dniach 05 – 28.08.2019 na bazie umowy użyczenia pomiędzy MPK S. A. w Krakowie a firmą Evo-Bus z Zajezdni i Stacji Bieńczyce po ulicach m. Krakowa na liniach zwyczajowo obsługiwanych autobusami przegubowymi jeździł testowy niskopodłogowy autobus przegubowy marki Mercedes Benz Citaro G Hybrid 628 03. Autobus został wyposażony w zespół napędowy z silnikiem diesla OM 936 hLA o mocy 260 KW i pojemności 7968 cm<sup>3</sup>, automatyczną 6 biegową skrzynią biegów ZF Ecolife AP, osią napędową ZF AV – 133/87 oraz z elektrycznym tarczowym silnikiem zintegrowanym pomiędzy silnikiem diesla a skrzynią biegów

Współpraca silnika spalinowego odpowiedzialnego za podstawowe obciążenie i silnika elektrycznego w zakresie obciążeń maksymalnych zapewnia podczas jazdy wysoką efektywność energetyczną napędu. Zaprojektowane pod kątem drastycznie zmieniających się obciążeń komponenty stanowią bardzo wytrzymałą konstrukcję. Ich duża trwałość jest porównywalna z wytrzymałością tradycyjnych napędów spalinowych. Silnik elektryczny jest chłodzony wodą, ma moc do 14 kW i jest w stanie zapewnić moment obrotowy do 220 Nm.

Autobus wyposażony został w wysokiej gęstości mocy innowacyjne superkondensatory, które magazynują energię elektryczną z i dla silnika elektrycznego, wyróżniając się przy tym bardzo niewielkimi rozmiarami i wysokim bezpieczeństwem działania. Zaprojektowane są na ciągłe i szybkie przełączanie pomiędzy trybem ładowania i rozładowywania w typowym cyklu autobusowego miejskiego, cechując się wysoką żywotnością.

Testowany autobus Mercedes Benz Citaro hybrid oferuje pasażerom pełnię komfortu znaną im już dobrze z innych sprawdzonych modeli Mercedes Benz Citaro. Zastosowanie niewidocznej dla pasażerów technologii hybrydowej nie ma najmniejszego wpływu, pozytywne wrażenie to zasługa między innymi przestronnie zaprojektowanego wnętrza, przyjemnych foteli, ergonomicznie zoptymalizowanych poręczy i komfortowej wysokości wnętrza, wydajna klimatyzacja, zintegrowane ogrzewanie dachowe i grzejniki w ścianach bocznych.

Dla kierowcy w przypadku przesiadki do autobusu hybrydowego Citaro nie ma praktycznie znaczenia w porównaniu z dotychczasowym Citaro z silnikiem spalinowym. Deska rozdzielcza, ergonomicznie rozmieszczone elementy obsługowe i kierownica funkcyjna są dokładnie takie same, nie ma tu jakichkolwiek dodatkowych przełączników czy wskaźników.

Testowa eksploatacja autobusu hybrydowego Mercedes Benz Citaro G Hybrid została pozytywnie przyjęta zarówno przez prowadzących jak i pasażerów czego dowodem są ich opinie zebrane z okresu jego eksploatacji. Autobus jeździł bezawaryjnie od pierwszego do ostatniego dnia jazd testowych.

Analiza średniego zużycia paliwa dla autobusu testowego wyniosła 52 l/100 km co w praktyce w porównaniu do średniego zużycia paliwa dla autobusów z silnikami diesla Euro 6 na tych samych liniach komunikacyjnych daje mniejsze zużycie paliwa o średnio 10 l/100 km. Reasumując należy mieć nadzieję że po udanym okresie jazd testowych w przyszłości mieszkańcy Krakowa będą mieli możliwość korzystania z jazdy na liniach komunikacyjnych komfortowymi ekologicznymi autobusami przegubowymi hybrydowymi marki Mercedes Benz Citaro G Hybrid. ■



# KIEROWCA MPK S.A. PROWADZI BLOG, KTÓRY ŚLEDZĄ JUŻ TYSIĄCE PASAŻERÓW

O POMYŚLE NA DOTARCIE DO PASAŻERÓW ROZMAWIAMY Z PAWŁEM DAŃCEM, KTÓRY PROWADZI POPULARNY BLOG KMK – ZZA KÓŁKA



**Marek Gancarczyk: Kiedy pomyślałeś, aby założyć blog o pracy kierowcy autobusu?**

**Paweł Daniec:** Pomysł z blogiem zrodził się po dwóch latach pracy jako pilot (odpowiada za obsługę autobusów na zajezdni – przyp. red.) i kierowca. Zauważyłem jak bardzo różni się nasze, czyli kierowców i pasażerów wyobrażenie od tego jak wygląda ta praca w rzeczywistości. Trafiłem na dobry moment w naszej firmie, bo był to akurat czas, gdy z zajezdni znikwały wysokie płoty. Niby niewielka zmiana, ale dała sygnał, że firma stara się stać bardziej dostępna dla pasażera. Pokazuje jak to działa. Istotna jest też zmiana pokoleniowa wśród pracowników. Jest bardzo dużo nowych pracowników, którzy pracują krócej niż 5 lat. A jak to się mówi „czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci”. Chciałem się podzielić z innymi jak reaguję i jak postępuję w różnych sytuacjach.

**MG: Co było bezpośrednim powodem założenia bloga?**

**PD:** Takim impulsem do rozpoczęcia pracy nad blogiem były coraz liczniejsze uwagi pojawiające się w portalach społecznościowych o nas i naszej pracy. Starłem się tłumaczyć jak to wygląda z tej drugiej strony. Chciałem poprzez bloga poznać jak wyglądają sytuacje z drugiej strony.

Ważny aspekt jaki staram się podkreślać w moich wpisach że są nas setki pracowników, bez których ten krwioobieg coraz większego miasta nie funkcjonowałby. Jesteśmy ludźmi, którym też powinno się okazywać szacunek. Również mamy rodziny, jesteśmy czasem dziadkami lub młodymi ludźmi, którzy kochają swoją pracę.

**MG: Co prowadzenie tego bloga zmieniło w Twoim życiu?**

**PD:** Prywatnie czy zawodowo? (śmiej). Zawodowo – po ujawnieniu się, że to ja prowadzę bloga, dużo kierowców i pracowników rozpoznaje mnie. Często gdzieś tam w rozmowach pojawia się pytanie, a po co to robisz? Masz coś z tego? Ja natomiast mam satysfakcję, że mogę komuś pokazać jak coś zrobić. Przyjmując się tutaj byłem pełen obaw, odpowiedzialności. Nie ukrywam, że cały czas się uczę, ale spotkałem wiele pozytywnych osób, które podpowiedziały mi co i jak robić. Kiedyś to moi koledzy dzielili się swoimi doświadczeniami, a gdy coś się zrobiło – tłumaczyli, że to nic wielkiego. Teraz spłacam ten dług. Niestety kilku „nauczycieli” już niema wśród nas, a to oni pokazali mi jak mam pracować. Natomiast prywatnie... To mogłaby opowiedzieć moja żona, która musi czasem poczekać na mnie, bo właśnie komuś odpisuję, bo właśnie czytam czyjś komentarz. Dlatego

staram się pisać bloga w przerwach między kursami. Niestety pośpiech powoduje, że czasem słownik aplikacji zmienia słowo, sens a czasem pisząc z użyciem głosowego wprowadzania tekstu – są błędy. Cóż staram się wyciągać wnioski. Poprawiać. Wiem że jest całkiem spore grono osób, które polubiło bloga, to naprawdę cieszy. Najważniejsze dla mnie są komentarze i dyskusje. Staram się odpowiadać. Ale najlepiej by było gdyby doba mogła mieć 36 godzin (śmiech).

**MG: Jak długo już prowadzisz swojego bloga?**

PD: Pierwszy „testowy” blog założyłem już w lutym 2018 roku i to on przeobraził się w „KMK zza Kółka”. Te dwa pierwsze miesiące to opanowanie zarządzania stroną na Facebooku. To próbki materiałów. To też sama nazwa, która ma krótszą wersję niż pierwotnie.

**MG: Czy ktoś Ci pomagał?**

PD: Tutaj muszę powiedzieć że bez pomocy jednego z kole-

gów – blog pewnie by nie przetrwałby tego okresu. To była też jego duża zasługa i motywacja mnie do pracy – Tomek, dziękuję! Bardzo ważnymi osobami byli pierwsi czytelnicy, a szczególności przyjaciele – Katarzyna i Piotr, to oni podpowiadali ciekawostki. Z nimi też omawiałem pomysły na bloga. A w chwili gdy chciałem zakończyć ten projekt najbardziej wspierali mnie i przekonywali, aby kontynuować i że to ważne. Bardzo Wam za każdą chwilę dziękuję.

**MG: Masz plany na przyszłość, co do swojego bloga?**

PD: Nigdy nie wiem jakie będą moje dalsze losy zawodowe. Przed pracą tutaj wykonywałem zupełnie inne zajęcia. Chciałem aby blog, profil na Facebooku był prowadzony maksymalnie długo anonimowo, aby mógł funkcjonować dłużej niż czas jaki ja osobiście spędzę w naszej firmie. Co przyniesie przyszłość zobaczymy.

**MG: Dziękuję za rozmowę. ■**

MAREK GANCARCZYK

## ŚWIĘTO TRANSPORTU W KRAKOWIE

**K**raków po raz 20. bierze udział w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu i 17. raz z rzędu uczestniczył w Europejskim Dniu bez Samochodu. Kampania trwała od 16 do 22 września i miała na celu promowanie zrównoważonego transportu w miastach i gminach oraz zmianę zachowań mieszkańców. Tegoroczne hasło to: „Bezpieczny ruch pieszy i rowerowy – CHODŹMY RAZEM!”. W poniedziałek, 16 września na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze MPK S.A. odbyły się pokazy i szkolenia z zakresu ratownictwa medycznego. Wzięło w nich udział kilka grup młodzieży z krakowskich szkół ponadpodstawowych.

Na ulicach miasta prowadzona była również przez cały tydzień akcja: „Wystarczy 1 metr”, która miała na celu edukowanie kierowców jak prawidłowo parkować.

Poza tym 17 i 18 września w godz. od 11.00 do 17.00 na rondzie Mogilskim odbyły się ekologiczne warsztaty. Dla wszystkich uczestników były tam dostępne bezemisyjne pojazdy, które posiada MPK S.A. – autobus elektryczny i radiowóz elektryczny służb nadzoru ruchu.

W piątek, 20 września, na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej odbyły się warsztaty pt. „Chodź bezpiecznie z tramwajem” – czyli dzień otwarty symulatora tramwaju NGT-6.

Także w piątek, 20 września, w godz. 10.00–15.00 w Muzeum Lotnictwa Polskiego (al. Jana Pawła II) zorganizowane zostały warsztaty w ramach programu Bezpieczny Kraków. Zorganizował je Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Krakowa, Komenda Miejska Policji w Krakowie oraz Centrum Inicjatyw na rzecz poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.



Kraków Safety Show było całodniowym wydarzeniem poświęconym bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Impreza, prowadzona w ramach Programu „Bezpieczny Kraków”, skierowana była zarówno do najmłodszych uczestników ruchu oraz młodzieży jak i dorosłych.

Niedziela, 22 września, tak jak w latach poprzednich, była Europejskim Dniem Bez Samochodu. W tym dniu w pojazdach komunikacji miejskiej były wyłączone kasowniki. ■

## BIAŁO-CZERWONE FLAGI NA TRAMWAJACH I AUTOBUSACH W 75. ROCZNICĘ POWSTANIA WARSZAWSKIEGO

**W** czwartek 1 sierpnia, w dniu 75. rocznicy Powstania Warszawskiego wszystkie krakowskie tramwaje i autobusy przez cały dzień kursowały udekorowane biało-czerwonymi flagami. Punktualnie o 17.00 prowadzący tramwaje i autobusy zatrzymali się na chwilę, aby w godzinę „W” na dźwięk syren oddać cześć bohaterom Powstania Warszawskiego.

Dodatkowo w niedzielę, 4 sierpnia na Krakowskiej Linii Muzealnej nr 0 kursował warszawski zabytkowy tramwaj typu K. ■



WŁADYSŁAW MICHALSKI

## ANDRZEJ MITKA „PIERWSZY SPORTOWIEC MPK” – EMERYTEM

**D**la Andrzeja Mitki 24 maja 2019 r. był ostatnim dniem pracy w MPK S.A. w Krakowie – po 39 latach spędzonych w firmie przeszedł na emeryturę. Andrzej był pierwszym pracownikiem przyjętym do nowo powstałej w 1982 roku Zajezdni Wola Duchacka. Początkowo pracował jako hydraulik, potem był brygadziwą odpowiedzialnym za zabezpieczenie obiektu po względem ciepła oraz pod względem wodno-kanalizacyjnym. W następnych latach był także kierowcą autobusu, tzw. „zasilającym”.

Działalność Andrzeja to również organizowanie cyklicznych turniejów piłkarskich oraz turniejów tenisa stołowego o puchar Prezesa Krakowskiego Holdingu Komunalnego. Dzięki jego zaangażowaniu i aktywności MPK zawsze miało silną ekipę na organizowanych przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej Halowych Turniejach Piłki Nożnej i Zawodach Strzeleckich o „Złotą Paterę”. Z każdych takich zawodów dowodzona przez niego drużyna wracała z pucharem.

Andrzej Mitka to osoba koleżeńska, zawsze gotowa do pomocy tym, którym życie nie poskąpiło problemów. W trosce o innych został honorowym dawcą krwi i działaczem Klubu „HDK” PCK. Sam oddał ponad 45 litrów krwi, pozyskał też dla tej pięknej idei wielu młodych pra-



Andrzej Mitka został wyróżniony Brązowym Krzyżem Zasługi za wieloletnie oddawanie krwi

cowników MPK. To właśnie za tą charytatywną działalność Prezydent RP wyróżnił go Brązowym Krzyżem Zasługi (2015 r.), a Prezydent Miasta Krakowa odznaką „Honoris Gratia” (2012 r.). Andrzej dostał również wiele odznaczeń PCK (m.in. medal 60-lecia Honorowego Krwiodawstwa Polskiego Czerwonego Krzyża – 2018r.). Od 1990 r. jest „Zasłużonym Pracownikiem MPK Kraków”. ■

WŁADYSŁAW MICHALSKI

## ZMIANY W HDK

**M**arek Adamski – kierownik zajezdni autobusowej w Płaszowie, a zarazem przewodniczący działającej tam Sekcji Klubu „HDK” został w lipcu 2019 roku kierownikiem zajezdni autobusowej Wola Duchacka. W związku z tym w dniu 29.07.2019 r. odbyło się spotkanie podczas którego na przewodniczącą Sekcji Klubu „HDK” w Płaszowie wybrana została Aneta Kańska. Nowa przewodnicząca pracuje jako kierowca autobusu komunikacji miejskiej, od kilku lat honorowo oddaje krew.

Aneta Kańska jest pierwszą w historii liczącego prawie 60 lat Klubu „HDK” kobietą, która została przewodniczącą Sekcji Klubu. Życzymy powodzenia!

Krwiodawcy z MPK zawsze spontanicznie reagują na różne tragiczne wydarzenia. Tak było i w tym przypadku. W dniu 2.09.2019r. w miejscowości Świniarsko po godz.10:00 zderzyły się samochód ciężarowy (TIR), autobus przewożący uczniów do szkoły oraz osobówka. W sumie poszkodowane zostały 33 osoby – większość dzieci. Przewodniczący Sekcji Klubu „HDK” Wola Duchacka – Jacek Ćwierz zwrócił się



z apelem do najliczniejszej Sekcji Klubu oraz do pracowników stacji i zajezdni o oddawanie krwi na ten cel. ■

ŁUKASZ CZYŻ

## GRZEGORZ DYRKACZ Z MEDALEM ZA ZASŁUGI DLA POLICJI

**G**rzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie został decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji uhonorowany Srebrnym Medalem za Zasługi dla Policji.

Medal wręczył podczas wojewódzkich uroczystości Święta Policji na Wawelu 28 lipca 2019 roku nadinsp. Dariusz Augustyniak, I Zastępca Komendanta Głównego Policji wraz z nadinsp. dr. Krzysztofem Pobutą, Komendantem Wojewódzkim Policji w Krakowie.

Medal ten przeznaczony jest dla osób cywilnych, które wspierają policję w jej działaniach.

Wiceprezes Grzegorz Dyrkacz robi to od lat, a odznaczenie zostało przyznane decyzją Pani Minister Elżbiety Witek na wniosek Komendy Miejskiej Policji w Krakowie. ■



Fot. Zespół Prasowy KWP w Krakowie

MAREK GANCARCZYK

# TRAMWAJE WRÓCIŁY DO BRONOWIC



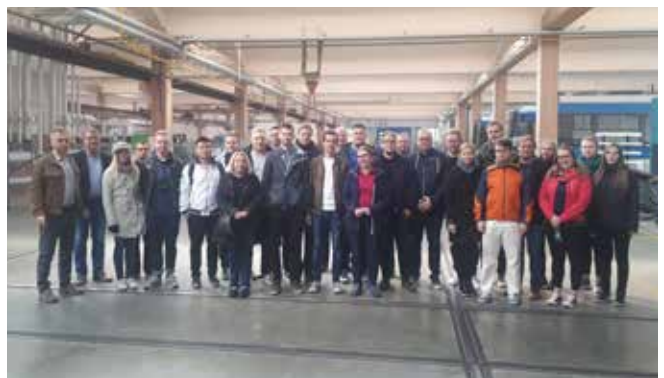
**W** związku z zakończeniem remontu na ul. Karmelickiej w niedzielę, 6 października, został przywrócony ruch tramwajowy na odcinku „Teatr Bagatela” – „Bronowice Małe”. W związku z tym linie nr 4, 14, 24 i 44 – zostały przywrócone na stałe trasy i kursują ze zwykłymi częstotliwościami oraz w zwykłych porach. Linia nr 8 – została przywrócona i kursuje po trasie czasowo zmienionej: „Borek Fałęcki” – ... – ul. Kalwaryjska,

ul. Limanowskiego, ul. Na Zjeździe, ul. Starowiślna, ul. Dominikańska – ... – „Bronowice Małe”. Linia kursuje ze zwykłą częstotliwością (w dni powszednie co 7,5 minuty). Linia nr 13 – została przywrócona i kursuje po trasie czasowo zmienionej: „Nowy Bieżanów P+R” – ... – ul. Wielicka, ul. Na Zjeździe, ul. Starowiślna, ul. Dominikańska – ... – „Bronowice”. Linia kursuje ze zwykłą częstotliwością (w dni powszednie co 7,5 minuty w godzinach szczytu oraz co 15 minut poza szczytem). ■

MAREK GANCARCZYK

# WIZYTA EKSPERTÓW Z FINLANDII W MPK S.A. W KRAKOWIE

**20** września w siedzibę MPK S.A. w Krakowie odwiedziło prawie 40 ekspertów z fińskiego WSP, który jest częścią globalnej firmy konsultingowej projektującej różnego rodzaju rozwiązania w wielu dziedzinach, w tym również w zakresie mobilności i transportu. Goście z miasta Espoo, drugiego co do wielkości miasta w Finlandii, mieli możliwość nie tylko wysłuchać prezentacji o zadaniach i rozwoju krakowskiego przewoźnika, ale także zwiedzili Stację Obsługi Tramwajów i Zajezdnię Tramwajową Podórze. Mogli tam zobaczyć jak serwisowane i sprzątane każdego dnia są tramwaje. Goście z Finlandii mieli także okazję zobaczyć Stację Obsługi Autobusów Wola Duchacka, gdzie



odbyła się prezentacja ładowania autobusu elektrycznego przez pantograf i przez wtyczkę oraz przejazd autobusem przez myjnię. ■



AGATA SZYDŁOWSKA

# MPK S.A. ZATRUDNIA OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE



**M**iejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie już od ponad 4 lat współpracuje z fundacjami, które opiekują się osobami niepełnosprawnymi. Mając na uwadze potrzebę zwalczania zjawiska wykluczenia społecznego i stygmatyzacji osób niepełnosprawnych oraz walki ze stereotypami, organizuje na terenie Spółki warsztaty umiejętności praktycznych jako formy aktywizacji zawodowej i społecznej. Wiemy jak ważna jest ta współpraca dla osób, które często nie mają szans na aktywność zawodową na rynku pracy.

W związku z tymi bardzo pozytywnymi doświadczeniami, Spółka podjęła decyzję o rozpoczęciu rekrutacji skierowanej do osób, które są absolwentami studiów prawniczych, ekonomicznych, technicznych lub HR, ze szczególnym naciskiem na skierowanie tej oferty do osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach. Zdajemy sobie sprawę, że dla osób kończących studia często brak doświadczenia jest istotną przeszkodą, która zamyka im drogę do zdobycia pierwszej pracy. Dla osób

z ograniczoną mobilnością dodatkową przeszkodą może być brak odpowiedniej infrastruktury w zakładach pracy. Dlatego właśnie do takich osób MPK skierowało swoją ofertę. Chcemy w ten sposób pomóc osobom zatrudnionym w ramach tego projektu zdobyć doświadczenie, które pozwoli im w przyszłości rozwijać się i kontynuować ścieżkę kariery zawodowej.

W trakcie rekrutacji osoby niepełnosprawne często podkreślały, że zależy im na pracy stacjonarnej i na kontakcie z ludźmi. Wobec tego staraliśmy się proponować każdemu z kandydatów miejsca pracy stacjonarnej i w dogodnej lokalizacji. Większość naszych budynków nie posiadała odpowiedniego zaplecza, wobec tego musieliśmy rozpocząć prace remontowe, aby dostosować stanowiska do wymagań wynikających z przepisów. W ramach rozpoczętego projektu aktualnie pracuje u nas już 6 osób. Mamy nadzieję, że praca w naszym przedsiębiorstwie będzie dla nich nie tylko miejscem zdobywania doświadczenia zawodowego, ale także będzie dla nich satysfakcjonująca, czego życzymy im z całego serca. ■

# PRZYSTANEK DO KARIERY



**P**o ubiegłorocznej akcji rekrutacyjnej „Autobus do Kariery”, która spotkała się z dużym zainteresowaniem i niezwykle przyjaznym przyjęciem mieszkańców Krakowa, w tym roku zorganizowana została kolejna akcja mająca na celu przybliżenie oferty zatrudnienia potencjalnym kandydatom – „Przystanek do Kariery”.

W dniach od 8 do 12 kwietnia, od 27 do 31 maja oraz od 24 do 28 czerwca, w różnych miejscach Krakowa przedstawiciele Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie prezentowali aktualne oferty pracy. W punkcie informacyjnym, codziennie można było spotkać kierowników Stacji Obsług i Zajezdni oraz pracowników Sekcji Kadrowej Działu Personalnego, którzy udzielali wyczerpujących informacji o warunkach zatrudnienia oraz odpowiadali na wszelkie pytania dotyczące pracy w MPK S.A. w Krakowie. Ponadto, mieszkańcy Krakowa, a zwłaszcza zainteresowani zatrudnieniem, mogli obejrzeć film pokazujący proekologiczne działania naszej firmy, jak również filmy o pracy kierowców autobusów i motorniczych. Osoby zdecydowane, aby związać swoją przyszłość zawodową z naszą firmą, mogły również złożyć swoje CV. Specjalna oferta została również przygotowana dla młodzieży – absolwentów szkół średnich, stojących przed wyborem swojej drogi zawodowej. Przygotowano dla

## MPK SFINANSUJE KURS PRAWA JAZDY KATEGORII D DLA PIERWSZYCH 20 OSÓB

Chcesz zostać kierowcą autobusu? Jeżeli tak to warto właśnie teraz zgłosić się do MPK S.A. w Krakowie. Krakowski przewoźnik przygotował dla kandydatów specjalną ofertę. 20 pierwszych osób, które prześlą swoje CV i przejdą pozytywnie rozmowę kwalifikacyjną będą mogły liczyć na pełne sfinansowanie kursu prawa jazdy kategorii D oraz kursu kwalifikacji wstępnej przyspieszonej. Zgłoszenia można przysyłać m.in. drogą mailową na adres [praca@mpk.krakow.pl](mailto:praca@mpk.krakow.pl) Szczegółowe wymagania dla kandydatów na kierowców autobusów są dostępne na stronie internetowej [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl) w zakładce Praca.

nich możliwość uczestniczenia w praktykach absolwencyjnych, po ukończeniu których najlepsi praktykanci otrzymują ofertę zatrudnienia.

Udział w akcji stał się okazją do nawiązania bezpośredniego kontaktu z osobami aktywnie poszukującymi pracy, ale również szansą na rozmowę z mieszkańcami Krakowa na temat wielu innych nurtujących ich pytań dotyczących komunikacji miejskiej w Krakowie. ■

WŁADYSŁAW ŻMUDA

# 90 LAT DZIAŁALNOŚCI ZAKŁADOWEJ OSP W MPK S.A. W KRAKOWIE

**14** czerwca 2019 na obiekcie Towarzystwa sportowego Tramwaj przy ulicy Praskiej odbyły się wiosenne zawody sportowo-pożarnicze Zakładowej OSP w MPK S.A. w Krakowie połączone ze akcentem jubileuszowym 90-lecia działalności Zakładowej OSP w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym.

Straż Pożarna w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Krakowie zainicjowała oficjalnie swoją działalność w 1929 roku, choć niektóre materiały sprawozdawcze wspominają

o istnieniu strażackich struktur na terenie zakładu komunikacyjnego już w latach 80. XIX wieku. Założycielem zorganizowanych struktur ochrony przeciwpożarowej pod koniec lat 20. był Tadeusz Polaczek – ówczesny dyrektor Miejskiej Kolei Elektrycznej. Niestety z uwagi na brak kronik i dokumentów, historia pierwszych 40 lat strażackiej działalności w MPK jest słabo udo-

kumentowana. Najprawdopodobniej w okresie okupacji jej aktywność została przez Niemców mocno ograniczona. Wielu fajermanów podjęło w różnej formie bohaterską walkę z okupantem, co spowodowało że niektórzy nigdy już do przedsiębiorstwa nie powrócili.

Po wyzwoleniu Zakładowa Straż Pożarna została reaktywowana i sukcesywnie się rozwijała dostosowując się tym samym do rosnących potrzeb powiększającego się zakładu komunikacyjnego. Struktura Zakładowej Straży Pożarnej, aż do 1970 roku oparta była na służbie obowiązkowej. W 1970 roku decyzją Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Kraków – Stare Miasto jednostka została przekwalifikowana na Zakładową Ochotniczą Straż Pożarną.

9 października 1970 roku odbyło się pierwsze walne zebranie członków Zakładowej OSP, na którym wybrano zarząd. Funkcję prezesa powierzono wówczas ówczesnemu naczelnemu dyrektorowi – Władysławowi

Czarnikowi, naczelnikiem został Adam Matiasik, jego zastępcami na poszczególnych zakładach przedsiębiorstwa (zajezdniach) – Andrzej Jagła, Roman Seweryn, Franciszek Sałaja i Zbigniew Michalczyk, a sekretarzem – Stanisław Jasieniak. Do służby w straży zakładowej tuż po dokonanych przekształceniu przystąpiło blisko 60 pracowników MPK. Jak podają kroniki, po zniesieniu formy przymusu, jednostka przeżywała zdecydowane ożywienie działalności. Wśród członków ZOSP nastąpiło duże zainteresowanie fachowym szkoleniem pożarniczym,

a w istniejącej wówczas przyzakładowej szkole zawodowej mieszczącej się na ul. Wąskiej powstały Młodzieżowe Drużyny Pożarnicze, odnoszące liczne sukcesy w sporcie pożarniczym, również na szczeblu ogólnopolskim.

W 1972 roku prezesem ZOSP został kolejny dyrektor MPK – Ryszard Szumowski, któremu w kierowaniu jednostką pomagali: naczelnik – Adam Matiasik, sekretarz – Ro-

man Seweryn i członkowie zarządu – Józef Żarski, Andrzej Jagła, Franciszek Sałaja oraz Zbigniew Michalczyk. Rok później ponownie doszło do zmiany na stanowisku prezesa, którym od tej pory był Eugeniusz Płatek – kierownik Działu Specjalnego. W miejsce zaś Józefa Żarskiego pracę w kierownictwie jednostki podjął Adam Balon. Powołano wówczas także członka zarządu do spraw młodzieży, którym został Stanisław Jasek.

Podczas zebrania sprawozdawczo-wyborczego, które odbyło się w 1976 roku na czele jednostki stanął naczelnny dyrektor MPK – Eugeniusz Więcek. Adam Matiasik, decyzją druhow, pozostał na stanowisku naczelnika, sekretarzem zarządu wybrano natomiast Jadwigę Wojtas. Jednostka, podzielona na 5 pododdziałów, liczyła wówczas 126 druhow oraz 17 członków MDP. Główne wyposażenie przeciwpożarowe Zakładowego OSP stanowiły wówczas dwie motopompy M-800 i dwie M-400 oraz



Uroczysty przemarsz strażaków z poczem sztandarowym

1500 metrów węży. W niektórych zajezdniach strażacy dysponowali także, specjalnie przystosowanymi do przewozu sprzętu wózkami akumulatorowymi.

21 października 1979 roku, na terenie nie istniejącej już dziś Zajezdni Autobusowej w Czyżynach, odbyła się uroczystość z okazji 50-lecia zakładowej OSP. Kulminacyjnym punktem jubileuszowych obchodów było przekazanie jednostce sztandaru, ufundowanego przez dyrekcję przedsiębiorstwa oraz działającą przy MPK Zasadniczą Szkołę Zawodową. Jednocześnie sztandar został udekorowany złotym medalem „Za Zasługi dla Pożarnictwa”.

W roku złotego jubileuszu zakładowa straż liczyła aż 329 członków, w tym prawie 200 należało do Młodzieżowej Drużyny Pożarniczej.

Nietatwy ekonomiczne i polityczne okres, w jakim znalazła się Polska na początku lat 80. odbił się także na działalności tutejszej ZOSP. Zakładowa gazeta „Sygnały MPK” tak relacjonowała przebieg

zebrania sprawozdawczo-wyborczego: „Po latach sukcesów przyszyły dla naszej straży lata chude o czym mówili otwarcie zebrani. Nie szczędzono też słów krytyki dyrekcji przedsiębiorstwa za brak zainteresowania działalnością strażaków. W skład nowego zarządu, który zobowiązał się do przywrócenia dawnej świetności weszli: Tadeusz Trzmiel jako prezes ZOSP, Jadwiga Wojtas jako sekretarz, oraz Adam Matiasik jako naczelnik w Przedsiębiorstwie. Naczelnikami w poszczególnych zakładach zostali: w Czyżynach – Edward Buda, w Woli Duchackiej – Marian Luty, w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta – Roman Szpil, przy ul. Rzemieślniczej – Józef Włodarczyk, przy ul. Wawrzyńca – Adam Balon i w Zakładzie Taksówek – Leszek Kowalczyk. Nie wykazał zainteresowania zebraniem Zakład Eksploatacji Autobusów w Bieńczykach, z którego przybył tylko były naczelnik.”

W połowie lat 80. po złożeniu rezygnacji przez długoletniego komendanta jednostki Adama Matiasika, funkcję ten objął Józef Włodarczyk, natomiast w 1989 roku nowym prezesem został wybrany Marian Lesiak, sprawujący przez kilka wcześniejszych lat obowiązki wiceprezesa. Po dwudziestu latach kierowania jednostką, w lutym 2009 roku zastąpił go Władysław Żmuda – kierownik Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka. Jednocześnie obradujący podczas walnego zebrania druhowie docenili dorobek odchodzącego szefa zarządu poprzez nadanie mu tytułu prezesa honorowego.



Srebrny medal za Zasługi dla Pożarnictwa otrzymał druh Władysław Żmuda

Zakładowa OSP Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie od chwili przekształcenia się w społeczną służbę, zrzeszona jest w strukturach Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP i często brała udział w organizowanych przez lokalne struktury Związku szkoleniach, ćwiczeniach i zawodach, na których odnosiła liczne sukcesy, zarówno na szczeblu dzielnicowym, miejskim, okręgowym, jak i krajowym. Największe osiągnięcia sportowe osiągnano w latach 70. Tradycją stało się także współzawodnictwo wewnątrzzakładowe pomiędzy po-

szczególnymi strażackimi sekcjami. Imprezy tego typu odbywają się zazwyczaj dwa razy do roku.

Tutejsi druhowie kilkakrotnie byli gospodarzami zjazdów wojewódzkich ZOSP, reprezentowali także województwo na zjazdach krajowych. Za szczególne zasługi na rzecz rozwoju ruchu pożarniczego, wielu z członków OSP MPK zostało wyróżnionych odznaczeniami związkowymi i państwowymi, w tym Złotym Znakiem Związku zostali uhonorowani Tadeusz Trzmiel (obecny Prezes KHK) oraz były prezes – Marian Lesiak.

Obecnie Zakładowa Straż pożarna w MPK jest jedną z dwóch jednostek zakładowych na terenie miasta Krakowa, spośród kilkunastu istniejących jeszcze w latach 80. XX wieku, która działa nieprzerwanie do dnia dzisiejszego.

Podzielona na 6 sekcji sprawuje ochronę przeciwpożarową budynków i mienia na terenie poszczególnych Zajezdni MPK, do których należą: Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, Stacja Obsługi Tramwajów Nowa Huta, Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce, Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, Stacja Obsługi Autobusów Płaszów oraz Stacja Obsługi i Remontów przy ul. Brożka. Ponieważ strażacy nie uczestniczą w akacjach gaśniczych poza macierzystym przedsiębiorstwem, nie posiadają na wyposażeniu wozu bojowego. Każda sekcja ma do swojej dyspozycji motopompę wraz z osprzętem, choć obecnie z uwagi na dobrze rozwiniętą sieć hydrantów na każdym obiekcie urządzenia te wykorzystywane są raczej w celach szkoleniowych.

W roku 2015 na potrzeby prowadzenia ćwiczeń sprawnościowych oraz prowadzenia akcji gaśniczych dzięki przychylności Zarządu Spółki zakupiono nowoczesną wysokowydajną motopompę marki TOHATSU fire fighting pump VC82ASE.

Dziś zaszczytną służbę w szeregach zakładowej straży pełnią: Adamaszek Adam, Baran Jarosław, Baran Piotr, Bąchorek Łukasz, Bąk Tomasz, Bochnia Krzysztof, Boczkowski Mariusz, Bryczek Marcin, Bubka Mariusz, Bujak Adam, Bury Marcin, Dragoś Mariusz, Druzgała Zdzisław, Floryński Dawid, Frankowski Janusz, Galos Robert, Gawor Jacek, Gieras Sławomir, Glonek Adrian, Gorajczyk Artur, Grzybowski Wiesław, Kałuża Ryszard, Karolus Kazimierz, Kącki Kazimierz, Kęsek Łukasz, Kiepuszewski Tomasz, Kmiecik Grzegorz, Kmiecik Paweł, Kokoszka Fryderyk, Kołodziej Jacek, Kołodziej Zdzisław, Komisarczyk Radosław, Korpet Konrad, Krawczuk Robert, Krzywdziński Wojciech, Kubik Tadeusz, Kucharski Tadeusz, Kurak Marek, Lampa Dariusz, Latała Marek, Lesiak Marian, Łojek Marek, Malik Marcin, Marynowski Leszek, Maszewska Bożena, Maślanka Paweł, Mądry Stanisław, Mortek Zbigniew, Moździerz Tomasz, Mróz Piotr, Mucha Tomasz, Nizioł Artur, Nowak Józef, Nowak Zbigniew, Nurek Maciej, Orawin Bogdan, Oryszczak Jerzy, Osuch Franciszek, Pers Tomasz, Pietruszka Piotr, Pięta Mateusz, Pięta Michał, Piorun Dariusz, Rykowski Aleksander, Sarga Jerzy, Skoczek Marian, Smęder Wojciech, Sobesto Marek, Socha Kacper, Soja Paweł, Sroka Jacek, Stawarz Krzysztof, Stępień Piotr, Stopa Kamil, Strojny Waldemar, Strzępek Piotr, Szczotka Jarosław, Śliwa Adam, Ślusarczyk Mieczysław, Śniezek Paweł, Talowski Edward, Tatarzyński Michał, Trębacz Marcin, Warsiewicz Tomasz, Wawrzeń Paweł, Wicherek Robert, Wieczorek Krzysztof, Włodarczyk Marek, Wojsa Wojciech, Wojtyca Adam, Wójcik Artur, Zajac Włodzimierz, Zieliński Jerzy, Żmuda Władysław.

Obecny Zarząd działa w składzie: druh Żmuda Władysław – Prezes, druh Lesiak Marian – Prezes honorowy, druh Talowski Edward – Naczelnik z SOA Bieńczyce, druh Karolus Kazimierz – Naczelnik z SOT Podgórze, druh Pietruszka Piotr – Naczelnik z SOA Wola Duchacka, druh Włodarczyk Marek – Naczelnik z SOA Płaszów, druh Kącki Kazimierz – Naczelnik z TR, oraz druh Warsiewicz Tomasz. Wiosenna edycja zawodów sportowo-pożarniczych miała tym razem uroczysty charakter z racji obchodzonego 90-lecia działalności Zakładowej OSP w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym.

W pierwszej części sześć drużyn Zakładowej OSP rywalizowało w dwóch konkurencjach w sztafecie sprawnościowej oraz w tzw. bojówce. Pierwsza konkurencja sztafeta pożarnicza 7 x 50 m polegała na jak najszybszym przebiegnięciu wyznaczonej trasy, na której były ustawione przeszkody. Druga z konkurencji ćwiczenie bojowe była trudniejsza i wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez druhowów docelowo dwóch linii gaśniczych i strąceniu strumieniem wody pachołków oraz obróceniu specjalnej tarczy. Wszystkie drużyny startowały w bojówce z wykorzystaniem nowoczesnej motopompy marki Tohatsu, sędziowanie prowadzili druhowie z JRG II z Państwowej Straży Pożarnej z ul. Rzemieślniczej.

Ćwiczenia miały na celu sprawdzenie wykształcenia i sprawności strażaków oraz posiadanego sprzętu gaśniczego. Zwyciężyła w nich drużyna ze Stacji Obsługi i Remontów w składzie: Kącki Kazimierz, Gieras Sławomir, Bury Marcin, Kmiecik Paweł, Kiepuszewski Tomasz, Maślanka Paweł, Stopa Kamil i Wojsa Wojciech. II miejsce zajęła drużyna ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze a III miejsce zajęła drużyna strażaków ze Stacji Obsługi Autobusów Płaszów. Kolejne miejsca zajęły drużyny ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka – 4 miejsce, ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyce – 5 miejsce i ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta – 6 miejsce.

W drugiej części nastąpił uroczysty przemarsz strażaków z poczem sztandarowym pod wodzą druha Macieja Nureka, który złożył meldunek na ręce Prezesa Zarządu Oddziału Powiatowego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP Kraków – Grodzki druha Wojciecha Ruśniaka. Historię 90-letniej działalności Zakładowej OSP przedstawił jej Prezes druh Władysław Żmuda. Okolicznościowe przemówienia wygłosili Prezes Wojciech Ruśniak oraz w imieniu Zarządu MPK S.A. w Krakowie Wiceprezes ds. Zarządzania Przewozami Grzegorz Dyrkacz. Następnie Prezes Wojciech Ruśniak oraz Prezes Marian Lesiak uroczysto wręczyli medale i odznaki druhom Zakładowej OSP: Srebrny medal za Zasługi dla Pożarnictwa otrzymał druh Władysław Żmuda, odznakę Wzorowy Strażak otrzymali druhowie Maciej Nurek i Mariusz Bubka, odznaki „za wystugę lat” otrzymali: 40 lat druhowie – Bożena Maszewska i Edward Talowski, 35 lat druh Kazimierz Karolus, 30 lat druhowie – Dariusz Lampa, Marcin Malik, Tomasz Pers, Piotr Pietruszka, Wojciech Smęder, Marek Włodarczyk, 25 lat druhowie – Artur Gorajczyk, Krzysztof Bochnia, Fryderyk Kokoszka, 20 lat druhowie – Marcin Bryczek, Marcin Bury, Sławomir Gieras, Włodzimierz Zajac, Jerzy Zieliński, 10 lat druhowie – Maciej Nurek, Artur Nizioł i Adam Adamaszek.

W podsumowaniu rozegranych zawodów Wiceprezes Zarządu MPK S.A. Grzegorz Dyrkacz w asyście Prezesa Oddziału Powiatowego Związku OSP RP Kraków-Grodzki Wojciecha Ruśniaka i Prezesa Mariana Lesiaka uroczysto wręczyli Puchary Prezesa Zarządu MPK S. A. w Krakowie oraz Dyplomy dla zwycięzców w rozegranych konkurencjach sprawnościowych, upominki wręczyli również przedstawiciele Związków zawodowych Solidarność, Solidarność 80 i Pracowników Komunikacji Miejskiej. Tradycyjnie zwycięzcy wiosennej edycji drużyna ze Stacji Obsługi i Remontów reprezentowała naszą firmę na Zawodach Powiatowych OSP Gminy Kraków organizowanych w tym roku przez OSP Kostrze w dniu 23.06.2019. W imieniu organizatorów dziękuję wszystkim uczestnikom i zaproszonym Gościom za udział w wiosennej edycji zawodów sportowo-pożarniczych w jubileuszowym roku 90 lecia działalności Zakładowej OSP w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie. ■

MAREK GANCARCZYK

# VI TURNIEJ O PUCHAR PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA WYGRAŁA DRUŻYNA STRAŻY POŻARNEJ



Uczestnicy Turnieju to dzieci trenujące w krakowski klubach

**N**ajlepszą drużyną VI Turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa, w którym rywalizowali pracownicy m.in. miejskich spółek został zespół z Komendy Miejskiej Straży Pożarnej. W finale pokonali oni zwycięzcę ubiegłorocznego turnieju czyli drużynę MPO Sp. z o.o. Trzecie miejsce wywalczył zespół Straży Miejskiej. Zawody zostały rozegrane w sobotę, 28 września na boiskach sportowych TS Tramwaj przy ul. Praskiej 61a. Wzięły w nim udział zespoły złożone z pracowników miejskich spółek (MPK S.A., MPWiK S.A., MPO Sp. z o.o.) oraz z Policji, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej i firmy ZUE S.A.. W sumie grało 9 drużyn. Tej rywalizacji towarzyszył rozgrywany równocześnie na boisku ze sztuczną nawierzchnią turniej dzieci trenujących w krakowskich klubach: TS Tramwaj, KS Nadwiślan Kraków i Płaszowianki. Najlepszym zespołem w tej rywalizacji został zespół Płaszowianki. Dla najlepszych drużyn puchary ufundował Prezydent Miasta Krakowa Jacek Majchrowski, który całe wydarzenie objął honorowym patronatem. Podczas ceremonii wręczenia nagród puchary dla uczestników turnieju wrę-



czał m.in. Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. Organizatorem piłkarskiego turnieju o Puchar Prezydenta Miasta Krakowa jest Towarzystwo Sportowe Tramwaj.



Turniej nie mógłby się odbyć bez wsparcia miejskich spółek: Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A.,

Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o., a także Grupy ZUE S.A. i Wawel S.A. ■

BEATA BALICKA

## PTYSIE Z KREMEM KAWOWYM

### Składniki na ptysie:

- 1 szklanka wody
- 125 g masła
- 5 jajek lub tyle ile wchłonie ciasto
- 1 szklanki mąki pszennej

W rondelku z grubym dnem zagotować wodę z masłem. Na gotującą się wodę wsypać mąkę pszenną, cały czas mieszając, by mąka się nie przypaliła. Ciasto jest gotowe gdy ma szklisty wygląd i odchodzi od ścianek garnka. Ostudzone ciasto zmiksować do gładkości, dodając po jednym jajku. Ciasto przełożyć do worka cukierniczego z ozdobną tyłką. W przypadku braku tyłki, można ją wykonać np. z woreczka strunowego z obciętym rogiem. Na blaszkę wyłożoną papierem do pieczenia wyciskać w sporych odstępach porcje ciasta. Piec w temperaturze 200°C przez około 25 minut. Upieczony ptys powinien być suchy w środku. Po upieczeniu wystudzić na kratce.

### Kawowy krem budyniowy:

- 1 szklanka mleka
- 70 g cukru
- 3 czubate łyżeczki mąki ziemniaczanej
- 1,5 łyżeczki mąki pszennej
- 2 łyżeczki rozpuszczalnej kawy
- 150 g miękkiego masła

W rondelku zagotować ok. 200 ml mleka z cukrem i kawą. Pozostałą część mleka zmieszać z mąką. Mieszanekę mleka i mąki dodać do gotującego się mleka. Całość mieszać



aby nie powstały grudki. Gdy budyn mocno zgęstnieje, zdjąć garnek z palnika, a wierzch budyniu przykryć folią spożywczą. Całość wystudzić. Masło rozmiksować do gładkości, dodając do po łyżce ostudzonego budyniu.

### Krem kawowy (szybsza wersja):

- 200 g serka mascarpone
- 300 ml śmietany kremówki 36%
- 2 łyżki cukru pudru
- 1 łyżeczka kawy rozpuszczalnej
- 1 łyżka kawy mielonej

Wszystkie składniki umieścić w misie miksera i ubić do powstania gęstego kremu.

Ptysie przekroić na połówki i udekorować kremem lub szprycować krem do środka. Gotowe ptysie posypać cukrem pudrem.

Smacznego!

# KALENDARIUM

5.06.2019 r. godz. 16:15

Poważna usterka torowiska przy wyjeździe z pętli „Mały Płaszów. Naprawa trwała 427 minut.

6.06.2019 r. godz. 7:57

„Stary Kleparz „kierunek „Teatr Słowackiego” pożar samochodu osobowego na torowisku. Zatrzymanie trwało 32 minuty.

6.06.2019 r. godz. 9:04

Ul. Zakopiańska kolizja tramwaju linii 22 z samochodem osobowym na „mijance”. Ranny kierowca samochodu. Zatrzymanie trwało 79 minut.

8.06.2019 r. godz. 12:20

Ul. Zakopiańska („mijanka”) uszkodzona zwrotnica od strony Łagiewnik. Naprawa trwała 95 minut.

10.06.2019 r. godz. 14:30

Ul. Kościuszki kierunek Zwierzyniecka wybrzuszenie torowiska. Naprawa trwała 90 minut.

13.06.2019 r. godz. 13:26

Ul. Zwierzyniecka kierunek „Salwator” wybrzuszenie torowiska. Naprawa trwała 49 minut.

18.06.2019 r. godz. 8:01

Ul. Zakopiańska uszkodzenie sieci, wyłączenie napięcia. Naprawa trwała 97 minut.

23.08.2019 r.

Krakowska Linia Muzealna. Od niedzieli 23 czerwca po raz kolejny wyjeżdżają zabytkowe tramwaje na Krakowską Linie Muzealną. „Zerówka” podobnie jak w poprzednich latach kursowała w każdą niedzielę i święta, aż do 22 września. W ramach Krakowskiej Linii Muzealnej będą kursować również historyczne autobusy na liniach specjalnych.

5.07.2019 r.

W środę 7 sierpnia na krakowskie torowiska wyjechał historyczny tramwaj doczepny typu KSW z lat 40-tych XX wieku, który został odbudowany przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

19.07.2019 r. g12:29

Ul. Grzegórzecka zerwanie sieci przez samochód ciężarowy. Naprawa trwała 184 minuty.

24.07.2019 r. godz. 16:05

Ul. Brożka wykolejenie tramwaju linii 19 spowodowane poważnymi usterekami torowiska. Wstawianie i naprawa torowiska trwały 350 minut.

25.07.2019 r. godz. 13:08

Ul. Zwierzyniecka kierunek „Salwator” wybrzuszenie torowiska. Naprawa trwała 142 minuty.

godz. 15:50

Ul. Kościuszki kierunek „Salwator” wybrzuszenie torowiska. Naprawa trwała 114 minut.

26.07.2019 r. godz. 9:39

Ul. Dominikańska kierunek Plac Wszystkich Świętych akcja Straży Pożarnej – utylizacja plamy oleju. Zatrzymanie trwało 69 minut.

28.07.2019 r.

28 lipca w niedzielę, w ramach obchodów 40-lecia współpracy Krakowa i Norymbergi Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wspólnie z Muzeum Inżynierii Miejskiej udostępniły dla mieszkańców i turystów wszystkie norymberskie wagony, które kursowały w przeszłości oraz te, które nadal są wykorzystywane na regularnych liniach.

Wagony PN3, T4, B4, GT6 oraz N8 można było oglądać na terenie Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca 15 w Krakowie.

5.08.2019 r.

Przez niemal cały sierpień MPK S.A. w Krakowie testowało autobus hybrydowy Mercedes-Benz Citaro G, wyprodukowany w 2019 roku. 5 sierpnia 2019 roku wyjechał po raz pierwszy na linię nr 129.

20.08.2019 r. godz. 22:30

Ul. G. Herlinga-Grudzińskiego kierunek Rondo Grzegórzeckie samochód „zatrzymał się” na słupie trakcyjnym – ranna osoba. Zatrzymanie trwało 60 minut.

28.08.2019 r. godz. 9:25

Tunel KST – awaria zasilania spowodowana przeciążeniem transformatorów. Zatrzymanie trwało 68 minut. ■



# FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





TOMASZ TULEJA

# NAD HORYZONTEM BŁYSKA SIĘ I SŁYCHAĆ SZCZĘK ŻELAZA (...)

ŚWIETLIKI, FINLANDIA

**J**est głęboka noc. Głębi nocy towarzyszy głębia ciszy. Powinien im obu towarzyszyć głęboki sen. Snu było jednak niewiele. Dźwięk budzika przeszył otchłań ciszy, wrył się w mózg niczym grom z jasnego nieba. Trudno się z tych głębin wydostać. Chwila przygotowań, niemal po omacku i na automacie. Wszystko na czas. Ostatni łyk herbaty, auć, jeszcze nie wystygła. Spakowany, ubrany w mundur motorniczy wychodzi z mieszkania. Wróć! Kanapki jeszcze. Cztery sztuki na dziesięć godzin pracy.

Rytuał podróży do pracy i przygotowań wagonu przed wyjazdem z zajezdni dopełnił się. Można jechać. Wszystko na czas.

Czwarta nad ranem. Już piąta. Może sen przyjdzie? Lepiej, żeby nie. Czwarta nad ranem. Jadę tramwajem przez las. Niebo jest krwisto czerwone. Nie, to jeszcze nie wschód. To wylewają surówkę na kombinacie. Pierwsze godziny bywają zwodniczo spokojne. Niczym cisza przed burzą. Ale niezmienną cechą tej pracy jest zmienność. Okoliczności.

Ruszam z pętli. W stronę centrum. Ruch jeszcze spokojny, ludzi mało. Nic nie zwiastuje katastrofy. Wtem dobywa się głos. Z radiotelefonu.

– *Uwaga motorniczowie, mamy chwilowe zatrzymanie tu i tu, proszę zgłaszać się przy dojeździe tu i tam, możliwe, że pojedziemy objazdami!*

Od tej chwili głos z radiotelefonu nie zazna już spokoju. Jadę dalej. Ruch nadal spokojny, pasażerów przybywa.

– *Uwaga motorniczowie, mamy zanik napięcia tu i tu. Tramwaje jadące zgłaszają się i jadą tu i tam! Tramwaje stojące tylko się zgłaszają! Proszę poinformować pasażerów, komunikacja zastępcza jest w trakcie organizacji!*

– *Uwaga motorniczowie, ulica Długa, tradycyjnie źle zaparkowany samochód!*

Te tramwaje jadą tam, tramwaje tamte jadą tu! Proszę poinformować pasażerów!

Jeszcze jadę spokojnie. Jeszcze nie odczuwam tego na własnej skórze. Jeszcze ruch jest spokojny, choć pasażerów przybywa. Ale już wiem, że jadę w samo oko cyklonu. Już wiem, że... nad horyzontem błyska się i słychać szczęk żelaza (...)

– *Uwaga motorniczowie, mamy wykojenie tu i tu, zgłaszamy się tu i tam, pojedziemy tam!*

W dalszym ciągu nie mamy napięcia tu, przejazd tam jest zablokowany! Proszę poinformować pasażerów!

Zbliżam się. Biorę głęboki wdech, niczym przed skokiem do zimnej wody. W końcu wjeżdżam w cyklon. W sam środek. W jego oko. Porywa mnie i cały tramwaj tak, jakbyśmy wjechali do rwącej rzeki. Tramwaj niemal pęka w szwach od ilości pasażerów. Radiotelefon podskakuje od ilości nadawanych komunikatów. Zgłaszam się. Drzwi się nie chcą zamknąć. Jadę objazdem, informuje pasażerów. Ludzie biegają, matki z dziećmi uspokajają się nawzajem, starcy sami się ewakuują, pracownicy korporacji oczekują i eskalują. Oko cyklonu zawisto nad centrum miasta. Samochody poruszają się tak, jakby nie było w nich kierowców. Dzwonkiem toruję sobie drogę. Gdzieś tam ludzie w popłochu przebiegają przez tory. Radiotelefon cały czas podskakuje.

– *Uwaga motorniczowie, mamy zastąpienie pasażera tu i tu, czekamy na przyjazd karetki pogotowia, proszę zgłaszać się przy dojeździe do zatrzymania!*

W całym tym chaosie kilkudziesięciotonowe pojazdy mijają na milimetry przeszkody napotkane na torach. Cały czas do przodu, pod wiatr, pod deszcz, niemal na przekór całemu stojącemu ruchowi ulicznemu. Cały czas na czas.

– *Uwaga motorniczowie, z powodu bardzo dużych opóźnień, proszę realizować odjazdy słupkowe!*

Pewnych rzeczy nie da się przewidzieć. Zwłaszcza w chaosie. Ale tu nie ma litości. Jeden zły ruch ręką, jedna niewłaściwie albo zbyt późno podjęta decyzja i... tramwaj nie ominie przeszkody, ani nie zatrzyma się w miejscu przed nią. Tramwaj ją staranuje.

– *Uwaga motorniczowie, na skrzyżowaniu tym i tym mamy kolizję z samochodem osobowym! Proszę zgłaszać się przy dojeździe!*

Siedzę zatem na czubku tramwaju i dokonuję niemożliwego. Tego, czego nie da się przewidzieć też. Na czas i w ruchu. Przewiduję następne ruchy, niczym Kasparov. Nie swoje. A wszystkich uczestników ruchu drogowego w koło mnie. Adrenalina. Skupienie sięga zenitu.

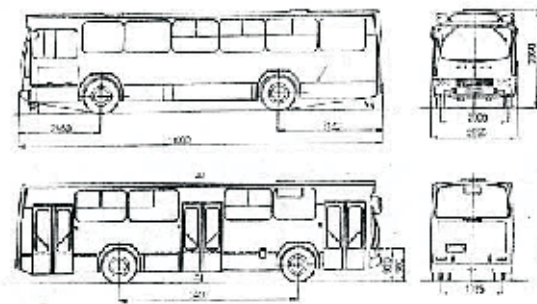
W końcu ruch wirowy cyklonu wyrzuca mnie z centrum. Przejechałem niemal na jednym wdechu. W moment ruchu uliczny się uspokaja, ludzie jakby mniej. Błyski widzę już teraz tylko w lustrze, a szczęk żelaza przycicha. Chwila wytchnienia. Nie na długo jednak, bo tramwaj ma to do siebie, że jeździ tam i z powrotem. ■



## Jelcz 120M

Seria: Krakowskie autobusy

Autobusy Jelcz 120M produkowane przez Jelczańskie Zakłady Samochodowe powstały w wyniku modernizacji produkowanego od połowy lat 70. ubiegłego wieku autobusów Jelcz PR110 powstałych na licencji francuskiego Berlieta. Wprowadzone istotne zmiany poprawiły żywotność auta i zmniejszyły jego awaryjność na tle pierwowzoru. W 1993 roku MPK w Krakowie zakupiło pierwsze egzemplarze. Tani, nowy autobus miał być według przyjętej strategii przejściowym rozwiązaniem pozwalającym na wyeliminowanie w krótkim czasie starych zużytych autobusów. W ciągu trzech lat zakupiono w Jelczu łącznie 130 autobusów co sprawiło w tamtym czasie, że Kraków stał się głównym odbiorcą produktów fabryki. Pozwoliło to na wymuszenie wprowadzenia zmian poprawiających komfort pasażerów i żywotność konstrukcji. Równocześnie autobusy były polem doświadczalnym producenta i eksploatatora, którzy w kolejnych kupowanych pojazdach montowali nowinki techniczne pokazujące się na rynku (elektroniczne tablice kierunkowe, elektroniczne kasowniki, siedzenia z tworzywa, zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji itp.). Wprowadzano także zmiany na zewnątrz – zderzaki stalowe zastępowano elementami z tworzywa sztucznego w różnych barwach. Autobusy były eksploatowane w zajezdniach Bieńczyce, Płaszów i Wola Duchacka. Wraz z dostawą nowych niskopodłogowych autobusów sukcesywnie likwidowano Jelcze M120 i w końcowej fazie eksploatacji wszystkie pojazdy zgromadzone w nowohuckiej zajezdni. Oficjalne zakończenie eksploatacji miało miejsce 25 marca 2009 roku. Jako pojazd historyczny zachowano autobus BF304 noszący pierwotnie numer 21004. Odstawiony pojazd wyprodukowany został w 1994 roku. Jego stan techniczny i niewiele zmienione wnętrze pozwalało na przywrócenie do ruchu w krótkim czasie. Tylko skorodowane poszycie zewnętrzne wymagało ingerencji i malowania. Wnętrze zostało odświeżone i uzupełnione o brakujące elementy wyposażenia. Po ponad dekadzie został odnowiony i przywrócony do ruchu.



### Dane techniczne:

**Producent:** Jelczańskie Zakłady Samochodowe

**Lata budowy:** 1992-2007

**Silnik:** WS Mielec SWT 11/300/1 (220KM)

**Skrzynia biegów:** ZF 4 HP500

**Długość:** 12.000 mm

**Szerokość:** 2.500 mm

**Wysokość:** 3.040 mm

**Masa:** 9.900 kg

**Miejsc siedzących:** 34

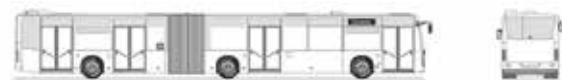
**Miejsc stojących:** 76



## Mercedes-Benz Conecto G

Seria: Krakowskie autobusy

Autobus posiada silnik OM970. To jednostka o pojemności skokowej ok. 10,7 l. Ma 265 kW mocy oraz osiąga 1700 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Zamontowana została czterobiegowa przekładnia Voith D864.6. Autobus jest wyposażony w moduł rekuperacyjny. Dzięki temu autobus ma niższe spalanie oraz większą żywotność akumulatorów. Przestrzeń pasażerska jest klimatyzowana za pomocą dwóch agregatów firmy Konvekta. Naturalną wentylację zapewnia osiem okien uchylnych oraz sterowane elektrycznie szyberdachy. W środku zastosowano wydzieloną od przestrzeni pasażerskiej kabinę dla kierującego. Jest ona zabudowana na pełnej szerokości autobusu (z dwoma niezależnymi wyjściami). System informacji pasażerskiej składa się z urządzeń mieleckiej firmy R&G Plus. Biały Conecto G jest wyposażony w trzy zewnętrzne wyświetlacze diodowe o wysokiej rozdzielczości. Całością steruje autokomputer SRG6000P. Autobus jest niskopodłogowy, wyposażony w platformę dla osób niepełnosprawnych, klimatyzację, automat biletowy i system informacji pasażerskiej. Silnik Euro 6 spełnia najwyższe europejskie normy związane z ochroną środowiska. Pojazd posiada także system samoczynnego wykrywania i gaszenia ognia w komorze silnika. Autobus jednorazowo może przewieźć 141 osób, w tym 40 na miejscach siedzących.



### Dane techniczne:

**Producent:** Mercedes-Benz

**Lata budowy:** 2018

**Silnik:** DAIMLER A.G. OM470LA (360KM)

**Skrzynia biegów:** VOITH D 864.6

**Długość:** 18.000 mm

**Szerokość:** 2.500 mm

**Wysokość:** 3.120 mm

**Masa:** 16.392 kg

**Miejsc siedzących:** 40+1

**Miejsc stojących:** 110



# Jelcz 120M

Seria: Krakowskie autobusy



# Mercedes-Benz Conecto G

Seria: Krakowskie autobusy

