

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (74) 2020
styczeń-marzec



W numerze:

Pierwszy
tramwaj Stadlera
już w Krakowie

Rozmowa – Od 40 lat prowadzi
tramwaj, 9 razy wygrał
„Wielką Grę”

Tramwaj do odladania
sieci trakcyjnej gotowy do pracy

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

Piszemy dla was już od
20
lat!



Wesołych Świąt Bożego Narodzenia

Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku 2020 wielu radosnych i ciepłych chwil, odpoczynku w rodzinnym gronie oraz mnóstwa pomyślności w życiu prywatnym i zawodowym życzą

*Zarząd i Pracownicy
Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie*

BEATA BALICKA

ŚWIĄTECZNE PIERNICZKI

Zapach piernika i korzennych przypraw nieodzownie kojarzy się ze Świątami Bożego Narodzenia. W książkach kucharskich można znaleźć wiele receptur na te tradycyjne ciasteczka...Ja proponuję przepis dla zapominalskich, którzy znajdą czas na pieczenie pierniczków kilka dni przed świętami! Co jest ich atutem? Po upieczeniu pozostają miękkie! :)

Składniki na około 50-60 pierniczków:

- 300 g mąki pszennej
- 100 g mąki żytniej pełnoziarnistej
- 2 duże jajka
- 100g cukru pudru
- 100 g masła, roztopionego i lekko przestudzonego
- 100 g łagodnego miodu
- 1 łyżeczka sody oczyszczonej
- 1 łyżka przyprawy do piernika*
- 1 łyżka kakao (niekonieczne)

Wszystkie składniki wsypać do naczynia, wymieszać i wyrobić do otrzymania jednolitego ciasta. Ciasto nie wymaga leżakowania, ale aby lepiej się wałkowało można schłodzić je w lodówce.

Ciasto rozwałkować na grubość 4 mm, podsypując je małą ilością mąki (cieńsze po upieczeniu będzie twardsze i chrupiące). Wykrawać różne kształty pierniczków. Układać je na blaszce wyłożonej papierem do pieczenia. Piec w temperaturze 180°C przez około 8-10 minut. Wystudzić na kratce i dowolnie udekorować.

*) Przy wyborze przyprawy do piernika należy zwrócić uwagę na skład przyprawy. Te tańsze na ogół mają mąkę pszenną oraz kakao, a to przecież nie są przyprawy korzenne;) Pamiętajcie, piernik musi być pierny!

2020 ROK POD ZNAKIEM LAJKONIKA

Była jeszcze noc, piątek 13 grudnia. O 5.00 rano długa, kilkudziesięciometrowa laweta wwozła pierwszy tramwaj Stadlera na teren Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze. Do Krakowa znów, po dokładnie czterech latach, przyjechał nowy wagon. Już na pierwszy rzut oka wyróżnia się on wizerunkiem lajkonika, jednego z symboli Krakowa, który jest naklejony z każdej strony pojazdu. Kiedy w 2018 rok podsumowywaliśmy rok, to najważniejsze inwestycje były związane z dostawami autobusów. Dzięki nim w stolicy Małopolski pasażerowie podróżują dzisiaj wyłącznie nowoczesnymi i przyjaznymi dla środowiska pojazdami z silnikami spełniającymi co najmniej normę Euro 5. Już wtedy zarząd MPK za-



pewniał, że kolejnym krokiem będzie wymiana taboru tramwajowego. Te zapowiedzi właśnie się spełniają. W 2020 roku do Krakowa zostanie przywiezionych kolejnych 49 wagonów Stadlera. W sumie będzie ich aż 50. Ta liczba może robić wrażenie, gdy odniesiemy ją do całego taboru. MPK posiada obecnie ok. 300 pociągów tramwajowych. Jak łatwo policzyć 50 pojazdów to niemal 20 proc. floty wagonów. Gdy dodamy do tej liczby wszystkie niskopodłogowe tramwaje, które już MPK posiada, a więc wszystkie NGT6, NGT8, Krakowiaki oraz wagony z elementem niskiej podłogi (EU8N, N8 i GT8N) to okaże się, że w grudniu 2020 roku tramwaje z niską podłogą będą stanowiły ok. 80 proc. floty. A to przecież nie koniec inwestycji. Gdy piszę ten tekst cały czas trwa badanie oferty firmy Stadler

Polska przysłanej do MPK w ramach przetargu na dostawę 10 nowych tramwajów, z opcją dostawy kolejnych 50. To oznacza, że niewyobrażalne jeszcze kilka lat temu 100 proc. tramwajów z niską podłogą jest możliwe i jest to tylko kwestia czasu. Zakup nowych tramwajów to oczywiście możliwość systematycznego wycofywania z ruchu wa-

gonów z wysoką podłogą. W Krakowie są jeszcze tylko trzy typy takich tramwajów, to znane w całej Polsce wagony 105Na, sprowadzone z Wiednia pociągi E1 i C3 przeznaczone do kasacji oraz kilka egzemplarzy jeszcze niezmierzonych wagonów GT8S które w przyszłości zyskają niską podłogę. To, że powoli nadchodzi

czas na pożegnanie się z popularnymi „akwariami” mieliśmy przykład już podczas wakacji w 2019 roku. W weekendy na tory nie wyjeżdżała już bowiem wtedy ani jedna 105-tka.

Tak więc o ile rok 2018 można było nazwać „autobusowym”, tak 2020 na pewno będzie „rokiem tramwajowym” i upłynie pod znakiem dostaw Lajkonika, czyli nowego, niskopodłogowego tramwaju Stadlera oraz rozstrzygnięcia kolejnego przetargu na nowe wagony.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny „Przewoźnika Krakowskiego”*

fot. Krzysztof Słowikowski

PRZEWÓŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Beata Balicka, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierzwa, Leszek Uchański

Fot. na okładce: Grzegorz Mental, Świąteczny tramwaj MPK S.A. na ulicach Krakowa

Zdjęcia w numerze:

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:

6 grudnia w Krakowie Mikołaj rozdawał prezenty w tramwaju	
Marek Gancarczyk.....	6
Targi Busworld w Brukseli	
Jan Macała.....	7
Elektryczne samochody dla miejskich spółek	
Biuro Prasowe UMK, Marek Gancarczyk	8
Automaty biletowe w galeriach	
Marek Gancarczyk.....	9
Testy autobusów komunikacji miejskiej małej pojemności	
Ryszard Wróbel	10
MPK kupiło trzy nowe pojazdy pogotowia technicznego	
Marek Gancarczyk, Adam Ślęczek.....	11
Jak powstaje 50 tramwajów dla Krakowa	
Marek Gancarczyk.....	12
Tramwaje przyjazne dla osób poruszających się na wózkach	
Jacek Kołodziej.....	14
Międzynarodowe Targi Kolejowe Trako 2019	
Stanisław Jurga	15
#TetrisChallenge	
Marek Gancarczyk.....	16
Tramwaj do odladzania sieci trakcyjnej	
Jacek Kołodziej.....	17
Odnaki „Lidera Jakości” dla najlepszych kierowców i motorniczek MPK	
Marek Gancarczyk	19
Dzięki refleksowi uratował pieszych	
Marek Gancarczyk.....	21
Coroczne spotkania z jubilatami i wieloletnimi pracownikami	
Lilianna Jakiel	22
40 lat prowadzenia tramwajów, kilka wygranych teleturniejów Wielkiej Gry i tysiące przeczytanych książek	
Marek Gancarczyk.....	25
100 lat w służbie bliźniemu	
Władysław Michalski	27
Krwiodawcy MPK S.A. podsumowali rok	
Władysław Michalski	28
Trambusiowa trasa w MPK	
Lilianna Jakiel	29
Dzieci z Bona Fide w zajezdni Wola Duchacka	
Tomasz Możdzierz.....	29
Moje modele tramwajów	
Marek Gancarczyk.....	30
Rowerem bezpiecznie po Krakowie 2019	
Edyta Ćwiklik	31
Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce zwyciężyła w konkursie BHP	
Marek Gancarczyk.....	32
Nowa linia nr 176 do obsługi komunikacyjnej Bodzowa	
Jarosław Prasol	33
Półmetek 9. sezonu Ligi MPK	
Janusz Więckowski	34
Kraków Safety Show	
Lilianna Jakiel	34
MPK S.A. laureatem IX edycji akcji „Miejsce przyjazne seniorom”	
Biuro Prasowe UMK, Marek Gancarczyk	35
MPK i IPN przypomną o najnowszej historii Polski	
Jerzy Maszewski.....	36
Druga Wielka Lekcja Ekologii	
Lilianna Jakiel	36
Tramwajem po zdrowie – przebadaj się przeciwko rakowi!	
Jerzy Maszewski.....	36
Zmiany w zasadach korzystania z P&R	
Katarzyna Sadowska.....	37
Krwiodawcy pojadą taniej komunikacją	
Katarzyna Sadowska.....	37
PPK dla pracowników	
Agata Szydłowska.....	38
MPK S.A. po raz 19. Fair Play	
Marek Gancarczyk.....	39
Zielony przystanek w Krakowie	
Beata Balicka.....	39
Skupienie w rozproszeniu	
Tomasz Tuleja	40
Kalendarium	
Piotr Kula.....	41
Fotozabawa	
.....	41



11



12



19



31



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A.
w Krakowie

Bądź na Bieżąco



JESTEM NA BIEŻĄCO
dałem Lajka MPK

ponad
71 000
polubień

facebook.com/mpkkrakow



MAREK GANCARCZYK

6 GRUDNIA W KRAKOWIE MIKOŁAJ ROZDAWAŁ PREZENTY W TRAMWAJU



Mikołaja w tramwaju można było spotkać w centrum miasta

W tym roku Mikołaj znów podróżował tramwajem i rozdawał prezenty wszystkim dzieciom, które do niego wsiadły. Na pętli Kopiec Wandy czekał już tłum rodziców z dziećmi, bo to właśnie tam prezenty zaczął rozdawać Mikołaj. Punktualnie o 17:15 specjalnie udekorowany, świąteczny tramwaj MPK wyruszył z pętli Kopiec Wandy i przejechał do ronda Mogińskiego zatrzymując się na każdym przystanku. Następnie tramwaj kursował aż do 20:00 w centrum miasta ulicami: Lubicz, Basztową, Dunajewskiego, Podwale, Straszewskiego, Franciszkańską, pl. Wszystkich Świętych, Dominikańską, Starowiślną, Dietla, Grzegorzecą i al. Powstania Warszawskiego.

Do przejazdu świątecznym tramwajem i na spotkanie z Mikołajem były zapraszane dzieci w każdym wieku. Mimo bardzo dużego zainteresowania dla nikogo nie zabrakło słodkich upominków.

Wcześniej, bo już ok. 15:00 aż 144 Mikołajów (bo tyle lat w 2019 roku miała komunikacja miejska) odebrało w budynku Urzędu Miasta na pl. Wszystkich Świętych prezenty od Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego, aby zawieźć je świątecznym tramwajem do chorych dzieci przebywających w Szpitalu Specjalistycznym im. S. Żeromskiego w Nowej Hucie. W tym dniu żadne dziecko nie powinno być smutne i o to właśnie zadbali Mikołajowie, którzy wraz z prezentami odebrali także specjalny list od Prezydenta Krakowa skierowany do

dzieci. Wszyscy Mikołajowie wyruszyli świątecznym tramwajem z przystanku Plac Wszystkich Świętych. Po dojeździe do szpitala zostały rozdane wszystkie prezenty oraz odczytany list od Prezydenta Krakowa.



Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski przekazał Mikołajom prezenty dla dzieci przebywających w szpitalu im. S. Żeromskiego

Przejazd Mikołajów do szpitala im. S. Żeromskiego już od kilku lat wspólnie organizuje MPK S.A. w Krakowie, Urząd Miasta Krakowa, firma Artim, Zespół Szkół Rzemiosła i Przedsiębiorczości Małopolskiej Izby Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Krakowie oraz Szpital Specjalistyczny im. S. Żeromskiego. ■

JAN MACAŁA

TARGI BUSWORLD W BRUKSELI



Busworld to najważniejsze i największe targi branży autobusowej w Europie

Busworld to najważniejsze i największe targi branży autobusowej w Europie. Początki Targów sięgają roku 1971, co dwa lata aż do roku 2017 odbywały się w małym mieście Kortrijk w Belgii. Z uwagi na coraz większy rozwój w zakresie wystawców i odwiedzających od roku 2019 Targi zostały przeniesione do Brukseli – stolicy Belgii. Ideą przewodnią Targów była ogólnie rozumiana ekologia w komunikacji – czyste środowisko, zeroemisyjny, zrównoważony transport.

W 9 halach swoje produkty wystawili zarówno największy jak i nieco mniej znani producenci autobusów i autokarów na świecie. Nie brakło wystawców części i podzespołów integralnie związanych z motoryzacją oraz szeroko rozumianej branży systemów informacji pasażerskiej oraz systemów sterowania ruchem.

W jednym miejscu koncerty motoryzacyjne prezentowały szeroką gamę minibusów, autobusów miejskich, podmiejskich, dalekobieżnych, szkolnych, wiele rozwiązań innowacyjnych oraz wizjonerskich rozwiązań technicznych.

Na Targach nie zabrakło takich potentatów autobusowych, jak: MAN z prestiżową nagrodą – tytułem autobusu roku dla autokaru MAN Lion's Coach, MERCEDES BENZ z nagrodzonym modelem elektrycznego Mercedesa eCitaro, IVECO z nagrodzonym autobusem międzymiastowym Crossway CNG, VDL z nagrodzonym autobusem Futura FHD2.

VOLVO zaprezentowało elektryczny autobus Volvo 7900, wyposażony w dwa silniki elektryczne. SCANIA zaprezentowała modele zarówno spalinowe, jak i elektryczne oraz zasilane gazem. Prezentowały się również firmy mniej znane na rynku europejskim, ale z dużymi aspiracjami do zaistnienia na tym rynku: chiński KingLong, BYD, turecki Karsan Atak.

W Brukseli nie brakło również polskich akcentów: SOLARIS zaprezentował autobusy elektryczne oraz autobus wodorowy Urbino 12 Hydrogen (na który, wg informacji producenta są już pierwsi chętni – włoski przewoźnik SASA Bolzano). Duże wrażenie na stoisku zrobił 24 metrowy trolejbus Trollino 24 wyposażony w układ drzwi 1-2-2-2-2. Autobus elektryczny RAFAKO EBUS zaprezentowała firma RAFAKO Grupa PBG.



Na targach oprócz nowoczesnych pojazdów nie brakło historycznych autobusów

Miłym i nostalgicznym akcentem było zaprezentowanie przez niektórych producentów pojazdów historycznych (zabytkowych), co było niezwykle ciekawym zestawieniem z taborem nowoczesnym. ■

Fot. Jan Macała

ELEKTRYCZNE SAMOCHODY DLA MIEJSKICH SPÓŁEK



47 samochodów elektrycznych marki Hyundai Kona będzie służyć instytucjom miejskim w Krakowie. To efekt wprowadzonej w życie w 2018 roku ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. 30 października przekazana została pierwsza transza samochodów. Stało się to na terenie Ekospalarni z udziałem prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego. Dwa z tych pojazdów trafiły do MPK S.A. w Krakowie. Z kolei 20 listopada przekazano kolejne 15 pojazdów.

– Przekazuję w Państwa ręce kluczyki do samochodów elektrycznych, które będą pomagały w wypełnianiu waszych codziennych obowiązków. Do końca roku takich pojazdów będzie 47. Kraków jest pionierem walki ze smogiem. Mieszkańcy naszego miasta wymienili 45 000 pieców węglowych. Dbamy o flotę niskoemisyjną pojazdów komunikacji miejskiej – wszystkie jeżdżące po mieście autobusy spełniają co najmniej wysoką normę Euro 5. Zmiany w zakresie pojazdów osobowych zaczynamy od siebie – samochody zeroemisyjne sukcesywnie będą zastępować te spalinowe. Do końca roku 2024 będą stanowiły 30 procent floty Gminy Miejskiej Kraków – powiedział podczas przekazywania pojazdów prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Pomimo, że zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych samorządy są zobowiązane do

wymiany floty samochodów i posiadania 10 proc. pojazdów zeroemisyjnych dopiero od roku 2022, władze Krakowa podjęły decyzję o rozpoczęciu tego procesu już teraz. Pozyskanie samochodów elektrycznych dla instytucji miejskich jest bowiem elementem szerokiej polityki Gminy Miejskiej Kraków w zakresie ochrony powietrza.

Na terenie MPK S.A. zostały zamontowane dwie stacje ładowania samochodów elektrycznych:

Stacja ładowania EVB max DC

Moc stacji ładowania 50kW

Stacja jest wyposażona w 3 złącza.

– 2 złącza – DC – wtyczka CCS2 (25kW)

– 1 złącze – AC – typ 2 (22kW)

Ładowarka umożliwia ładowanie dwóch pojazdów jednocześnie – poprzez złącze DC mocą 25kW na każdy pojazd lub jeden pojazd mocą 50kW.

Dodatkowo jest dostępne złącze AC o mocy 22kW.

Parametry ładowania (stopień naładowania, czas ładowania, pozostały czas do naładowania) widoczne są na wyświetlaczu na ładowarce.

Aplikacja służąca do zarządzania ładowarką, umożliwia podgląd ładowania, a także przegląd historycznych sesji ładowania.

KRAKÓW MOŻE LICZYĆ NA DOFINANSOWANIE ZAKUPU 50 AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

Z akup 50 przegubowych autobusów elektrycznych do Krakowa znalazł się na liście projektów wybranych do dofinansowania ze środków unijnych. Złożony przez MPK S.A. wniosek spełnił wymagane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kryteria oceny i uzyskał wymaganą liczbę punktów. Przypomnijmy, że nowe autobusy elektryczne będą wyposażone w klimatyzację, monitoring, system informacji pasażerskiej oraz platformy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach. Będą wykorzystywane na czterech liniach 144, 173, 179 i częściowo 503 kursujących przez Aleje Trzech Wieszczów, a więc w rejonie miasta, gdzie odnotowywane są największe przekroczenia norm zanieczyszczenia powietrza.

Decyzja ta ustanowiła także Kraków jednym z pionierów elektromobilności wśród polskich miast.

– Zdecydowaliśmy się na przyjęcie formuły najmu długoterminowego samochodów na 3 lata. Przyjęty okres jest optymalny ze względu na dynamiczne tempo rozwoju technologii napędów pojazdów elektrycznych oraz zwiększającej się stale oferty rynkowej. Poza wynajmem pojazdów, KHK S.A. w postępowaniu przetargowym wyłonił też dostawcę

39 wewnętrznych stacji ładowania dla jednostek wchodzących w skład grupy zakupowej – poinformował Tadeusz Trzmiel, prezes Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. Warto dodać, że stacja ładowania na terenie Ekospalarni jest zasilana prądem wytworzonym przez ogniw fotowoltaiczne. Prąd ten jest zatem w stu procentach czysty i ekologiczny.

Wybrane w przetargu pojazdy to Hyundai Kona Electric o zasięgu umożliwiającym przejechanie do 289 km na jednym ładowaniu, które w usłudze wynajmu długoterminowego dostarczyła firma Arval Service Lease Polska. W ramach grupy zakupowej, której liderem jest KHK S.A. pojazdy osobowe zeroemisyjne zostały pozyskane przez następujące jednostki: Urząd Miasta Krakowa, Straż Miejska Miasta Krakowa, Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, Zarząd Dróg Miasta Krakowa, Zarząd Transportu Publicznego, Zarząd Budynków Komunalnych, Zarząd Zieleni Miejskiej, Zarząd Infrastruktury Sportowej, Zarząd Cmentarzy Komunalnych, Miejskie Centrum Profilaktyki Uzależnień, Krakowskie Biuro Festiwalowe, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Muzeum Inżynierii Miejskiej, Fundacja Miejski Park i Ogród Zoologiczny, Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr. 3, Zespół Placówek Resocjalizacyjno-Socjoterapeutycznych oraz spółki miejskie MPWiK S.A., MPEC S.A., MPK S.A., MI sp. z o.o. oraz KHK S.A. Ze względu na specyficzne, skomplikowane wymagania techniczne użytkowanych pojazdów poza grupą jest MPO Sp. z o.o. ■

MAREK GANCARCZYK

AUTOMATY BILETOWE W GALERIACH

W dwóch Punktach Obsługi Mieszkańców Urzędu Miasta Krakowa, które działają w Galerii Bronowice i w Centrum Handlowym Serenada, zostały dzisiaj (12 grudnia) zamontowane automaty biletowe. Przy okazji zakupów lub załatwiania spraw urzędowych mieszkańcy Krakowa będą mogli w nich przedłużyć uprawnienia do korzystania z Karty Krakowskiej, a także korzystać z możliwości zakupu biletów jednorazowych i okresowych. Automaty biletowe będą dostępne w godzinach otwarcia Punktów Obsługi Mieszkańców UMK, a więc od poniedziałku do soboty w godzinach 10.00-18.00. W urządzeniach będzie można płacić tylko kartą płatniczą. ■



TESTY AUTOBUSÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MAŁEJ POJEMNOŚCI



Autobus marki Isuzu

Autobusy komunikacji miejskiej są drugim podstawowym środkiem transportu zbiorowego w Krakowie. W każdy dzień roboczy na nasze ulice wyjeżdża 501 autobusów, w tym 196 pojazdów przegubowych, 208 standardowych i 35 midi. Zróżnicowanie wielkości pojazdów ma celu efektywne wykorzystanie ich parametrów użytkowych oraz dostosowanie się do warunków ruchowych obsługiwanego rejonu. Na efektywne wykorzystanie autobusów składa się wykorzystanie różnicy zużycia paliwa pomiędzy poszczególnymi klasami pojazdów oraz ich kosztów nabycia i utrzymania technicznego. Warunki ruchowe wpływają na dobór wielkości autobusu poprzez ilości przewożonych pasażerów, natężenie ruchu drogowego, ograniczenia drogowe przejazdu, możliwości manewrowe na końcówkach. Dlatego też, z tego powodu wzrasta rola i znaczenie pojazdów małopojemnych. Z obecnych doświadczeń wynika, że pasażerowie nie mają nic przeciwko takim autobusom, pod warunkiem, że standard obsługi zostaje utrzymany na wysokim poziomie. Efektywny dobór wielkości autobusu do warunków obsługi komunikacyjnej jest działaniem, które można przeprowadzić i sprawdzić tylko poprzez rzeczywistą eksploatację autobusu na linii. Między innymi takiemu celowi służą prowadzone testy autobusów o małej pojemności na naszych wybranych liniach. Jednym z takich

pojazdów to autobus klasy mini Karsan, który jest jednym z najmniejszych jakie były testowanego w naszej Spółce. Jego długość to 6 metrów, a liczba przewożonych pasażerów 22 osoby. Pomimo małych wymiarów, autobus ten standardem przejazdu nie odbiega od pojazdów dwunastometrowych. Zastosowanie w nim niskiej podłogi i szerokich podwójnych drzwi pozwala wykorzystać go do przewozu pasażerów w komunikacji miejskiej. Atutem tego autobusu oprócz jego zdolności manewrowych okazało się niskie zużycie paliwa, które przekłada się bezpośrednio na koszty eksploatacji. Producent tego autobusu oferuje go również w wersji zasilanej elektrycznie, ale jeszcze nie zaoferował nam możliwości jego przetestowania.

Kolejnymi autobusami małopojemnymi, które trafiły do naszej Spółki to pojazdy marki ISUZU, z których jeden zakończył testy, a drugi będzie jeszcze eksploatowany przez kilka miesięcy w przyszłym roku. Pierwszy z nich to autobus o długości 7,9 metra pozwalający przewieźć 60 pasażerów, w tym 21 osób na miejscach siedzących. Walory użytkowe tego autobusu nie odbiegają od przyję-



Autobus marki Karsan

tego standardu obecnych autobusów komunikacji miejskiej. Nowoczesny silnik spalinowy IVECO spełniający normy emisji spalin Euro 6 oraz automatyczna skrzynia biegów pozwalają na dynamiczną i łatwą jazdę oraz ni-

skie zużycie paliwa. Kolejny pojazd ISUZU, parametrami zbliżony jest do pojazdów standardowych, ale w założeniu ma być pojazdem małopojemnym. Jest to autobus niskopodłogowy o długości 9,5 metra, pozwalający przewieźć 68 pasażerów, w tym 24 osób na miejscach siedzących. Wyróżnia się on trzema drzwiami w układzie 1-2-1, które pozwalają na łatwą wymianę pasażerów. Eksploatacja testowych autobusów o różnych parametrach użytkowych pozwala na ocenę ich walorów

pod kątem możliwości zaspokojenia potrzeb przewożonych pojazdami o najwyższej efektywności. Sprawdzenie zastosowanych rozwiązań technicznych pozwala na ich późniejsze wdrożenie przy zakupach nowego taboru. Testowane autobusy podlegają również ocenie przez pasażerów, którzy poprzez wypełnione ankiety wyrażają swoje odczucia z podróży. Wnioski z ocen pasażerskich wpływają również na kompletację i wymagania techniczne nowych pojazdów. ■

MAREK GANCARCZYK, ADAM ŚLĘCZEK

MPK KUPIŁO TRZY NOWE POJAZDY POGOTOWIA TECHNICZNEGO



Nowe pojazdy pogotowia technicznego

Od października 2019 roku pracownicy MPK S.A. mają do dyspozycji trzy nowe pojazdy pogotowia technicznego marki Toyota. Pojazdy są przyjazne dla środowiska, a jednocześnie komfortowe dla użytkowników. To z nich korzystają osoby, które każdego dnia dbają o jak najszybsze usunięcie różnego rodzaju usterek w tramwajach i autobusach. Dużą zaletą każdego z tych samochodów jest przystosowanie do przewozu wszystkich niezbędnych podczas interwencji urządzeń i materiałów, w tym części zamiennych. W zabudowanej części warsztatowej pojazdu została zastosowana antypoślizgowa podłoga oraz nowoczesne i trwałe regały z dużą liczbą szuflad, przegród i pojemników. W środku

zamontowano również dopasowane do potrzeb pogotowia oświetlenie.

Z myślą o komforcie pracowników pogotowia technicznego samochody wyposażone są w klimatyzację oraz dodatkowe ogrzewanie postojowe, które podczas postoju np. na pętli nie wymaga włączania silnika.

Przypomnijmy, że obecnie MPK posiada już pięć pojazdów pogotowia technicznego marki Toyota. Pierwsze dwa pojazdy tego typu MPK S.A. eksploatuje już od końca 2018 roku. Poza pojazdami pogotowia technicznego MPK S.A. wymienia także radiowozy inspektorów ruchu. Chodzi o to, aby także one były przyjazne dla środowiska. Dlatego wśród ośmiu radiowozów MPK jeden to samochód elektryczny a pozostałe siedem to samochody z napędem hybrydowym. ■

MAREK GANCARCZYK

JAK POWSTAJE 50 TRAMWAJÓW DLA KRAKOWA



Pierwszy tramwaj Stadlera został dostarczony do Krakowa nad ranem 13 grudnia 2019 roku

Nowoczesne, niskopodłogowe tramwaje dla Krakowa są przygotowywane w dwóch zakładach Stadlera. W Środzie Wielkopolskiej są produkowane stalowe pudła wagonów. Tam też odbywa się proces spawania. Producent jest też na etapie uruchamiania własnej lakierni, która pozwoli na pomalowanie krakowskich tramwajów.

Pudła ze Środy Wielkopolskiej są na specjalnych lawetach transportowane do zakładu w Siedlcach, gdzie za pomocą suwnic podnoszone z samochodów i ustawiane w hali.

– Każdy z wagonów w hali stoi od 4 do 6 tygodni w jednym miejscu. W tym czasie pracownicy różnych grup montażowych zabudowują wagony, tzn. instalują w nich poszczególne komponenty, rozpoczynając od elementów podłogi, ścian i sufitu. Rozkładane jest także okablowanie, montowane są elementy sterujące, zabudowywany pulpit motorniczego, montowany fotel motorniczego oraz siedzenia – wyjaśnia Tomasz Prejs, członek zarządu Stadler Polska.

Wypozażone wagony są podnoszone za pomocą suwnic i ustawiane na wózkach jezdnych, a następnie skręcane. Wypozażenie pudeł wagonów rozpoczyna się od monta-

żu podłogi. Wykorzystywany jest do tego specjalny materiał przymocowywany do konstrukcji stalowej pudła. Na to przyklejana jest specjalny materiał antypoślizgowy i łatwy do czyszczenia, po którym będą chodzić pasażerowie. Następnie do pudła wagonu w specjalnej technologii wklejane są szyby.

W innej części hali, w dziale montażu wstępnego elektrycznego są z kolei przygotowywane tzw. „szafy sterujące”, czyli tablice z wyposażeniem elektrycznym. To bardzo ważny etap wyposażania tramwaju. Tylko w jednej z takich szaf może być nawet dwa tysiące połączeń elektrycznych. W sumie tylko w jednym wagonie długość kabli to ok. 22 kilometry.

Wypozażony we wszystkie fotele, automaty, kasowniki i inne elementy w przestrzeni pasażerskiej i w kabinie motorniczego wagon jest gotowy do testów.

Co ważne, na każdym etapie jego produkcji prowadzona jest kontrola jakości.

Realizacja kontraktu, dzięki któremu mieszkańcy Krakowa zyskają 50 nowoczesnych tramwajów wkracza właśnie w decydującą fazę. Pierwszy z wagonów prze-



Konstrukcje stalowe są przygotowywane w Środzie Wielkopolskiej



Montaż szaf sterujących



Montaż szyb w tramwaju



W fabryce Stadlera trwają intensywnie prace przy montażu nowych tramwajów

chodzi już próbne jazdy oraz testy działania różnych systemów pojazdu. W Krakowie odbędą się badania i przejazdy niezbędne do uzyskania homologacji. Będą to m.in. testy systemów napędu, hamowania oraz układów elektrycznych i innych elementów istotnych dla prawidłowej eksploatacji i bezpieczeństwa podróży. Po przeprowadzeniu przez uprawnioną instytucję niezbędnych badań i uzyskaniu jej pozytywnej opinii, tramwaj zostanie dopuszczony do ruchu. Wtedy będą mogły zostać przeprowadzone szkolenia motorniczych i mechaników przygotowujące ich do obsługi tego wagonu.

Przypomnijmy, że nowe niskopodłogowe tramwaje będą 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 będą także za-

montowane 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 oraz gniazdko elektryczne. W wyposażeniu wagonu nie zabraknie apteczki pierwszej pomocy.

Tramwaje będą przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwi wykorzystywanie energii hamowania. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią z kolei komfortowe warunki pracy dla motorniczych.

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). To rozwiązanie ma umożliwić jazdę tramwajom na odcinkach niezelektryfikowanych lub w przypadku awarii sieci trakcyjnej. ■

TRAMWAJE PRZYJAZNE DLA OSÓB PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH

Zwiekiem nasze możliwości ruchowe niestety maleją. Coraz trudniej nam wspiąć się na schody, więcej czasu zajmuje nam wejście po stopniach do tramwaju czy autobusu, rozglądamy się za poręczą ułatwiającą nam tę wspinaczkę. Wówczas z przyjemnością wchodzimy do wagonu, którego podłoga jest niemal równa z chodnikiem naszego przystanku. Czasem doceniamy tę zmianę powoli stającą się w naszym mieście normą, ale częściej jej nawet nie zauważamy zajęci innymi ważniejszymi bo swoimi sprawami.

Niska podłoga w pojeździe nie jest jednak wystarczającym elementem umożliwiającym wjazd osobom poruszającym się na wózkach. Wejście z poziomu ulicy do autobusu jest bardzo dużym problemem. Kłopotliwy jest także

wjazd z przystanku o poziomie zbliżonym do podłogi pojazdu. Zawsze pomiędzy tramwajem a krawężnikiem występować będzie kilkucentymetrowa szczelina, która, choć wydaje się niewielka, może być nie do pokonania przez koła wózka.

Aby zapobiec takim problemom i umożliwić wjazd wózków inwalidzkich w wagonach i autobusach montowane są dodatkowe otwierane rampy, które po otwarciu tworzą pomost umożliwiający wjazd do wnętrza pojazdu. W przypadku autobusów sprawa jest prosta. W ostatnich latach wymieniona została niemal cała flota, a wszystkie zamawiane autobusy do Krakowa muszą mieć omawianą platformę.

Nieco inaczej wygląda to w tramwajach, które są zdecydowanie dłużej eksploatowane niż autobusy. Gdy dwadzieścia lat temu Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne kupowało pierwsze niskopodłogowe tramwaje to część osób decyduje o zakupie wagonów z nisko położoną podłogą uważało za fanaberię. Nikt z pracowników MPK nie myślał wtedy o dodatkowej rampie. Wydawało się, że sama niska podłoga wystarczy. I pewnie tak byłoby gdyby nie zbyt wolne zmiany dotyczące infrastruktury.



Po kilku latach wraz z kolejnymi zamówieniami wagonów Bombardier pojazdy na nasze życzenie były już wyposażone w dodatkowe najazdy. Pozostawało rozwiązać problem w już eksploatowanych wagonach. Choć sama platforma nie jest urządzeniem skomplikowanym to jej umieszczenie w wagonie i spełnienie stosownych wymagań nie jest już takie proste. Rampa musi posiadać, jak

fotelik dziecka w samochodzie, dopuszczenie do użytkowania a jej montaż musi być przeprowadzony zgodnie z technologią. Wielkość rampy ma wpływ na konstrukcję wagonu a ta musi mieć zachowaną wymaganą wytrzymałość. W instalacji elektrycznej tramwaju musi być dokonana zmiana poprzez wprowadzenie dodatkowych czujników uniemożliwiających ruszenie pojazdu z otwartą rampą. W przygotowaniu zmian

dotyczących montowanych ramp w wagonach NGT6 udział miał producent wagonów, który zagwarantował bezpieczeństwo ruchu wagonów z wprowadzoną zmianą.

Nieco inaczej montaż platform wygląda w starszych wagonach. Od kilku lat systematycznie modernizujemy pojazdy wieloczęłonowe GT8S. W trakcie modernizacji wymieniony zostaje człon środkowy, który został opracowany na zlecenie MPK. Już na etapie projektowania została w nim uwzględniona rampa umożliwiająca wjazd do wnętrza a właściwie dwie rampy bo wagon jest dwukierunkowy. Wraz z zabudową nowego środkowego członu w części niskopodłogowej systematycznie pojawiają się otwierane najazdy.

W chwili obecnej wszystkie wagony Bombardier i Pesa a także 5 wagonów N8 oraz 20 wagonów GT8S wyposażonych jest w rampy. W 2020 roku zostanie dostarczonych 50 nowych wagonów od firmy Stadler, które zastąpią najstarsze wysokopodłogowe wagony i oczywiście wyposażone już będą w otwierane platformy. Równocześnie trwają prace projektowe nad możliwością wprowadzenia ramp w wagonach EU8N. Mamy nadzieję, że prace montażowe rozpoczniemy z początkiem 2020 roku. ■

STANISŁAW JURGA

MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE TRAKO 2019

WGdańsku, w piątek 27 października 2019 roku zakończyły się 13. Międzynarodowe Targi Kolejowe Trako. Swoją ofertę na targach zaprezentowało ponad 700 wystawców z 30 krajów. Na zewnętrznych ekspozycjach pokazano tramwaje, tabor kolejowy do przewozów pasażerskich oraz wiele urządzeń, które są i mogą być wykorzystywane w branży.

Zaprezentowane tramwaje:

TANGO NF2 „NOVA” DLA OSTRAWY

(pierwsze tramwaje, które zostały wyprodukowane w siedleckim zakładzie Stalder Polska).

Tramwaj TANGO, to nowoczesny pojazd zapewniający wysoki komfort jazdy i niskie koszty eksploatacji. Posiada modułową budowę, ergonomiczną kabinę motorniczego i jest w pełni klimatyzowane. Obrotowe

wózki jezdne, z podatną ramą zapewniają spokojny bieg pojazdu. Tramwaj charakteryzuje się także niskim poziomem emisji dźwięku. Jest w pełni niskopodłogowy i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Jego konstrukcja spełnia wszystkie istotne, z punktu widzenia bezpieczeństwa standardy europejskie. Istotnym dla tego tramwaju „dodatkiem” jest czoło tramwaju, którego ukształtowanie ma zapewnić bezpieczeństwo bierne pieszych. Pojazd posiada czworo szerokich, dwuskrzydłowych drzwi, umożliwiających szybką wymianę pasażerów, a także rampę dla wózków inwalidzkich i dziecięcych. Tramwaj NF2 mający długość 24,9 m, szerokość 2,5 m i wysokość 3,6 m. Mieści do 188 pasażerów, w tym 61 na miejscach siedzących. Rozwija maksymalną prędkość 80 km/h. Pojazdy są z sukcesem eksploatowane w Ostrawie. Cieszą się sympatią pasażerów i wyróżniają wysoką niezawodnością.

TWIST DLA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

Najnowsze Twisty to tramwaje spełniające wymogi stawiane taborowi w kontekście niskoemisyjnego trans-

portu oraz komfortu dla pasażerów. Wygodny wjazd dla wózków dziecięcych i inwalidzkich umożliwia rozkładana rampa. Komfort we wnętrzu zapewnia klimatyzacja, zarówno w kabinie motorniczego jak i w przedziale pasażerskim. Tramwaj, dzięki jednoprzestrzennej budowie łączy przestronność wnętrza z wygodą podróżowania, dając poczucie bezpieczeństwa, nad czym dodatkowo

czuwa system monitoringu.

Wyposażony jest w nowoczesne systemy informacji pasażerskiej oraz automat do sprzedaży biletów i system zliczania pasażerów. Niskopodłogowy, lżejszy od poprzedników, wyposażony w falowniki trakcyjne, które umożliwiają odzyskiwanie energii podczas hamowania, co powinno pozwolić obniżyć koszty eksploatacji. Dzięki zastosowaniu nowej konstrukcji opartej na trzech wózkach o zmiennych stopniach usprężynowania, możliwe

będzie ograniczenie zużycia kół oraz torowiska. Nowy tramwaj dla Gorzowa Wielkopolskiego został wyposażony w system diagnostyki on-line zgodnie z najnowszymi trendami Internetu, dzięki czemu można zdalnie monitorować jego stan, na bieżąco sprawdzać parametry eksploatacyjne, a także przewidywać konieczność serwisu i wymiany wybranych części. Gorzowskie Twisty są wyposażone w Wi-Fi oraz gniazdka do ładowarek w standardzie USB. Design i zaprojektowane funkcjonalności gorzowskiego Twista docenił Instytut Wzornictwa Przemysłowego przyznając mu tytuł Dobry Wzór 2018.

MODERUS GAMMA LF 03 AC BD MODERTRANS

Zaprezentowana na Targach Gamma, z zamówienia MPK Poznań, ma 32 m długości. Tramwaj dwukierunkowy wyposażono w osiem dwuskrzydłowych i cztery jednoskrzydłowe drzwi. Tramwaj dwukierunkowy ma 48 miejsc siedzących oraz łączną pojemność 233 podróżnych. Tramwaj jest wyposażony w klimatyzację, łado-



Targi Trako

warki urządzeń mobilnych i rozkładaną platformę dla wózków dziecięcych i inwalidzkich oraz w miejsce na wózek dziecięcy i dla osób niepełnosprawnych oraz rower. Tramwaj jest napędzany przez osiem silników z możliwością odzyskiwania energii przy hamowaniu oraz przystosowany do montażu zasobników energii (superkondensatorów). We wszystkich tramwajach Moderus Gamma konstrukcja falowników trakcyjnych została oparta na najnowszych tranzystorach IGBT siódmej generacji, a przetwornice statyczne zbudowane zostały przy wykorzystaniu modułów mocy wykonanych na bazie węgla krzemu (SiC). Rozwiązania te umożliwiły obniżenie wymiarów i masy przetwornic o około 25% i uzyskanie doskonałych osiągnięć trakcyjnych tramwaju. Zmniejszenie masy tramwaju, w konsekwencji powinno obniżyć zużycie torowisk

i kół jezdnych, jak również energii potrzebnej do napędzania tramwaju oraz poziomu emitowanego hałasu. Zaprezentowany poznański tramwaj dwukierunkowy Moderus Gamma otrzymał na Targach Trako 2019 nagrodę główną im. prof. Jana Podoskiego w kategorii „Tabor Szynowy”. Wyróżnienie przyznawane jest najlepszym wyrobom oraz nowoczesnym technologiom przeznaczonym dla trakcji elektrycznej w komunikacji miejskiej.

Należy uznać, że tegoroczna edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych Trako, największych targów branży kolejowej w kraju i jednych z największych spotkań tej branży w Europie, była sukcesem, zarówno dla wystawców wśród których byli znaczący producenci, jak dla i użytkowników pojazdów szynowych, kolejowych i tramwajów. ■

MAREK GANCARCZYK

#TETRISCHALLENGE



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie dołączyło do wyzwania #TetrisChallenge Zdjęcia z wykonania wyzwania zostały wykonane na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.

Tetris Challenge polega na wykonaniu zdjęcia z lotu ptaka, które przedstawia pełną zawartość jakiegoś pojazdu, łącznie z załogą. Aby wykonać poprawne zdję-

cie należy wyciągnąć całą zawartość pojazdu i ułożyć na ziemi, w taki sposób alby całość przypominała popularną grę „Tetris”. W ten sposób strażacy, ratownicy, policjanci a także różne służby techniczne z całego świata chwalą się tym, co mają w swoich pojazdach. I pokazują jak dużo, często niepozornych, części znajduje się w pojazdach ratunkowych. ■

Fot. Jan Graczyński

JACEK KOŁODZIEJ

TRAMWAJ DO ODLADZANIA SIECI TRAKCYJNEJ



Tramwaj do zabezpieczania sieci trakcyjnej przed odlodzeniem

Zmiany klimatu odczuwamy na każdym kroku. Lata są gorące, a o zimach z dużą ilością śniegu zapomnieliśmy. Coraz częściej aura przypomina nam tropiki z dużą wilgotnością.

O ile latem ta wilgotność ma wpływ na nasze samopoczucie i przeszkadza nam w funkcjonowaniu o tyle zimą, przy spadku temperatur, sprawia nam spore kłopoty.

W wilgotne dni gdy Kraków skrywa mgła i nad ranem spada temperatura na sieci trakcyjnej osadza się szadź będąca wynikiem zamarzania przechłodzonych kropelek wody w momencie zetknięcia z powierzchnią przewodu jezdnego. Ta niewielka ilość zamarzniętej wody, choć często widowiskowa dla obserwatorów, sprawia bardzo duże problemy w poruszaniu się tramwajów. Ślizg odbieraka prądu, którego zadaniem jest odpowiedni kontakt z drutem jezdny sieci trakcyjnej po przesunięciu się na odcinek pokryty lodem traci dobry styk. W wyniku przepływu prądu powstaje łuk elektryczny, który może prowadzić do poważnych uszkodzeń nie tylko sieci ale także urządzeń wagonu uniemożliwiając eksploatację tramwajów. Podobna sytuacja może wystąpić w wyniku oblodzenia sieci na skutek opadu deszczu przy ujemnej temperaturze powierzchni.

Nic tak rano nas nie denerwuje jak w zimny poranek niepunktualny pojazd komunikacji miejskiej, a tym bardziej jego brak. W 2013 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. z własnej inicjatywy zdecydowało się

na zakup specjalnego urządzenia, którego zadaniem jest przeciwdziałanie zjawiskom utrudniającym lub wręcz uniemożliwiającym prawidłową współpracę odbieraka prądu z siecią trakcyjną. Skorzystano z doświadczeń jednej z firm ze Szwajcarii, gdzie tego typu urządzenia stosowane są z powodzeniem na wysokogórskich zelektryfikowanych sieciach kolejowych.

Zadaniem urządzenia zamontowanego na odbieraku prądu jest przede wszystkim zapobieganie niekorzystnemu dla tramwajów zjawisku. Uzyskuje się to przez wcześniejsze pokrycie sieci trakcyjnej odpowiednim płynem. Z dysz umieszczonych obok ślizgu odbieraka rozpylana jest niewielka mgiełka, która osadza się na sieci. Skład chemiczny uniemożliwia przyczepianie się marznącego deszczu lub mgły na przewodzie jezdny, dzięki czemu uzyskuje się bezproblemowy przejazd tramwajów mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych. Rozpylenie płynu nie jest panaceum na całą zimą. Jego czynna aktywność nie jest dłuższa niż 14 dni co powoduje, że sieć winna być opryskiwana systematycznie lub okazjonalnie na podstawie pozyskiwanych informacji. Tak robi krakowski przewoźnik, który na podstawie otrzymywanych prognoz decyduje o wysłaniu odpowiednio przygotowanego tramwaju do wykonania oprysku.

W przypadku nagłych nieprzewidzianych zmian temperatury gdy jednak dojdzie do np. lokalnego oszronienia sieci stosuje się to samo urządzenie ale zmienia się



Oprócz tramwaju do zabezpieczania sieci przed oblodzeniem, MPK S.A. posiada także tramwajowy pług do odśnieżania torowisk

płyn, który powoduje szybkie topnienie tej niewielkiej warstwy lodu utrzymującej się na przewodzie. Z tego powodu tramwaj lub skład wagonów musi być wyposażony w dwa odbieraki prądu. Zadaniem pierwszego jest pokrycie płynem zmarzniętego przewodu, drugi służy do zasilania wagonu lub składu.

W 2013 roku do funkcji pojazdu do odladzania sieci przygotowano wycofany z ruchu z pasażerami skład dwóch tramwajów typu 105N. Na pierwszym z nich (dziś z numerem RT001) zamontowano odpowiednio wyposażony odbierak prądu. We wnętrzu zamontowano urządzenie oraz zbiorniki na oba płyny używane w odpowiednich sytuacjach. Drugi wagon pozostawiono bez zmian, a jego zadaniem jest prawidłowe zasilanie pociągu i wszystkich urządzeń.

Wycofana z ruchu liniowego para wagonów była w dobrym stanie ale nie nadawała się już do ruchu z pasażerami. Kilka lat mało intensywnej, ale jednak dalszej pracy, sprawiło, że wagony należało poddać naprawie zwłaszcza z uwagi na korozję. W 2019 roku po zakończeniu okresu zimowego, w którym taki skład może być użyty oba wagony typu 105N ze składu do odladzania skierowano do remontu. Oba wagony zostały wyprodukowane w 1975 roku i są warte zachowania bo są najstarszymi w Krakowie pojazdami typu 105. Wagon z fabrycznym numerem 31 jest pierwszym wagonem 105 jaki został zakupiony do Krakowa w marcu 1975 roku (wówczas otrzymał numer 266) a wagon z numerem fa-

brycznym 36 jest szóstym z pierwszej dostawy (ex 271). Oba tramwaje poddano gruntownej naprawie. W jej wyniku w obu pojazdach przywrócono pierwotny wygląd i wyposażenie zgodne z pierwszym okresem eksploatacji w Krakowie. Pełne odtworzenie było możliwe tylko dzięki pracownikom i miłośnikom komunikacji miejskiej, którzy od lat gromadzili liczne drobne elementy wyposażenia lub szukali ich i kupowali na portalach aukcyjnych by odtwarzany skład wagonów jak najbardziej odpowiadał temu pierwszemu okresowi użytkowania. Mimo zmiany wyglądu i malatury wagony są nadal pojazdami technicznymi. Podobnie jak przed remontem wagon prowadzący jest wyposażony w odbierak z opryskiwaczem a we wnętrzu na miejscu foteli znalazły się wszystkie niezbędne urządzenia do jego pracy. Nowością w wagonie jest zamontowanie nad pierwszą osią piasecznic, które są niezwykle przydatne w czasie ruchu zwłaszcza w okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych, w których wagon ten będzie głównie pracował.

Pierwszy z remontowanych wagonów został zaprezentowany i użyty jeszcze przed 1 listopada, a drugi wagon nieco później opuścił warsztaty. Z tego powodu na pierwszym wagonie nad drugim wózkiem zamontowano dodatkowy odbierak prądu umożliwiający eksploatację pojedynczego wagonu. Oba wagony stacjonują na co dzień w zajezdni Podgórze, a na sieci tramwajowej zobaczyć je możemy głównie w nocy lub nad ranem, by nie przeszkadzały innym tramwajom w normalnym ruchu. ■

MAREK GANCARCZYK

ODZNAKI „LIDERA JAKOŚCI” DLA NAJLEPSZYCH KIEROWCÓW I MOTORNICZYCH MPK



Zarząd MPK S.A. w Krakowie już po raz 11 wyróżnił najlepszych pracowników wśród motorniczych i kierowców wręczając im specjalne odznaki „Lidera Jakości”.

Otrzymały je osoby, które nie spowodowały ani jednej kolizji lub wypadku, wyróżniające się kulturą zachowania i komunikowania się z pasażerami oraz dyspozycyjnością. **W tym roku odznaki „Lidera Jakości” otrzymali: Robert Nosek z Zajezdni Autobusowej Bieńczyce, Piotr Trojański z Zajezdni Autobusowej Płaszów, Witalij Furryk z Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka, Piotr Żywiński z Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta i Janusz Więckowski z Zajezdni Tramwajowej Podgórze.**

Do tytułu „Lidera Jakości” było nominowanych kolejnych sześć osób: Artur Budek (Zajezdnia Tramwajowa Nowa Huta), Tomasz Stępień (Zajezdnia Tramwajowa Podgórze), Michał Domagała (Zajezdnia Autobusowa Bieńczyce), Artur Furko (Zajezdnia Autobusowa Wola Duchacka), Tadeusz Strzeboński (Zajezdnia Autobusowa Płaszów) i Janusz Warchoń (Inspektor Ruchu MPK). Tym

osobom bardzo niewiele zabrakło, aby cieszyć się z odznaki lidera.

– *Wszystkim nagrodzonym należą się duże gratulacje, bo tytuł „Lidera Jakości” wcale nie jest łatwo zdobyć. W sumie do tej pory, a więc przez 11 lat istnienia tej odznaki, trafiły one do zaledwie 65 pracowników MPK S.A. Nic dziwnego, że są to najlepsi pracownicy poszczególnych zajezdni tramwajowych i autobusowych. Są to osoby, które wzorowo wywiązywały się ze swoich obowiązków, a na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej* – powiedział Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes MPK S.A. w Krakowie ds. Zarządzania Przewozami.

Poza tymi osobami wyróżnienia oraz nagrody otrzymali również prowadzący, którzy wykazali się dużą empatią i profesjonalizmem udzielając pomocy innym osobom. Pisemne gratulacje przesłał im Prezydent Krakowa Jacek Majchrowski. Postawy gratulował im również obecny na spotkaniu Jacek Cholewa, I Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie.



Odnaki Lidera Jakości wręczał Grzegorz Dyrkacz – Wiceprezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie

Wyróżnienia otrzymali kierowcy i motorniczowie MPK:

- Monika Szczepańska i Rafał Banaś, którzy podczas swojej pracy pomogli w odnalezieniu zaginionych osób,
- Izabella Tomana za udzielenie pomocy pobitej osobie,
- Damian Szynał, który udzielił pierwszej pomocy potrąconej na przejściu dla pieszych osobie
- Grzegorz Zięba, który zachował zimną krew i zablokował drogę kierowcy samochodu jadącego prosto na osoby przechodzące przez przejście dla pieszych

- Krzysztof Kruszyna i Piotr Zych, za reakcję w trudnej sytuacji, gdy zauważyli podejmowaną przez mężczyznę próbę samobójczą.

Bardzo doceniam postawę każdej z tych osób. Pomimo trudnych sytuacji reagowali profesjonalnie i odważnie, aby przyjąć z pomocą rannemu pasażerowi czy też pomóc w odnalezieniu zaginionych, a nawet ratując życie drugiej osobie – mówił podczas spotkania Jacek Cholewa, I Zastępca Komendanta Miejskiego Policji w Krakowie. ■

DZIĘKI REFLEKSOWI URATOWAŁ PIESZYCH

ROZMAWIAMY Z KIEROWCĄ AUTOBUSU GRZEGORZEM ZIĘBĄ

Marek Gancarczyk: Proszę opisać co Pan zobaczył w lusterku zatrzymując się przed przejściem dla pieszych?

Grzegorz Zięba: Zatrzymując się przed przejściem dla pieszych w lewym lusterku nie widziałem nic niepokojącego. Gdy piesi weszli na przejście (starsza kobieta oraz ojciec z dzieckiem które miało rowerek) popatrzyłem odruchowo w lewe zewnętrzne lusterko autobusu. Zobaczyłem duży, czarny samochód, poruszający się ze znaczną prędkością, próbujący ominąć kolumnę pojazdów, które stały bezpośrednio za mną oraz sam autobus – pojazd ten jechał wprost na pieszych, oni nie mogli go widzieć. Gdyby nie udało mi się w ułamku sekundy podjąć tej decyzji i zablokować mu drogi skończyłoby się to ogromną tragedią, podobną do tej, gdy niedawno w Warszawie na przejściu dla pieszych zginął młody ojciec rodziny.

MG: Jak szybko zrozumiał Pan, że może dojść do tragedii?

GZ: O tym, że może dojść do tragedii rozumiałem w momencie, gdy zobaczyłem jak kierowca tego czarnego samochodu omija inne pojazdy i pędzi prosto na pieszych, wtedy bez namysłu odblokowałem hamulec i przykręciłem całym autobusem w lewo tak aby uniemożliwić mu przejazd. Wtedy ten kierowca zwolnił, wjechał lewymi kołami samochodu na krawężnik i nadal mnie wyprzedzał. Wtedy już widziałem, że piesi są bezpieczni więc nie chcąc doprowadzić do kolizji przepuściłem go.

MG: Czy zaskoczyło Pana zachowanie kierowcy samochodu, który mimo zablokowania drogi ominął autobus jadąc chodnikiem?

GZ: Wszystko działo się bardzo szybko więc ciężko mi stwierdzić czy zachowanie tego kierowcy mnie zdziwiło. Pomyślałem sobie w pierwszej chwili, że albo jest on pod wpływem alkoholu lub innych używek albo nie zdaje sobie kompletnie sprawy co robi. Kiedy już mnie ominął, jadąc po krawężniku, przyspieszył aby jak najszybciej odjechać.

MG: Co Panu odpowiedział kierowca samochodu, gdy Pan do niego podszedł?

GZ: Po dokonaniu wymiany pasażerów na przystanku, zauważyłem ten samochód stojący na światłach przy skrzyżowaniu ulic Zielińskiego i Praskiej. Wysiadłem autobusu, podszedłem do tego kierowcy i zapytałem czy wie co zrobił



Grzegorz Zięba odebrał nagrodę za swoją postawę

i dlaczego tak się zachował. Bardzo zdziwiony powiedział, że wyprzedzał autobus i czego ja od niego chcę, a w ogóle to żebym się od niego odp*****. Zrobiłem zdjęcie tablicy rejestracyjnej, zgłosiłem całą sytuację do Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK, a dzień później zawiadomiłem o wszystkim odpowiedni komisariat Policji w Krakowie.

MG: Czy tego typu sytuacje zdarzają się Panu często podczas pracy?

GZ: Przez ostatnie lata mojej pracy jako kierowca w MPK S.A w Krakowie najpierw w zajezdni Płaszów a obecnie na Woli Duchackiej takie sytuacje niestety nie są rzadkością. Bardzo często zdarzają się przypadki, gdy kierowca samochodu osobowego nie używając wyobraźni wyprzedza autobus stojący na przystanku. I nie jest dla nich ważne to, czy jest linia ciągła, czy podwójna ciągła czy nawet przejście dla pieszych, oni jadą kompletnie nie myśląc o innych, nie myśląc o tym, że zza autobusu może wyjść matka z dzieckiem czy ktokolwiek inny. Znam wielu swoich kolegów, którzy dla bezpieczeństwa pieszych nie zatrzymują się przed przejściem, ponieważ obawiają się takich właśnie sytuacji. Po publikacji tego zdarzenia dostawałem wiele pytań w wiadomościach prywatnych, czy nie bałem się tego, że dojdzie do kolizji, że będę musiał odpowiadać za szkody gdyby ten kierowca uderzył w autobus. Odpowiadałem zawsze tak samo i odpowiem jeszcze raz – nie, nie bałem się, ponieważ w pracy i w życiu prywatnym trzymam się złotej zasady – najpierw ratujemy zdrowie i życie a potem mienie! Autobus zostałby naprawiony, nawet gdybym musiał to bym za tę naprawę zapłacił, ale życia tym osobom nikt by nie zwrócił. ■

LILIANA JAKIEL

COROCZNE SPOTKANIA Z JUBILATAMI I WIELOLETNIMI PRACOWNIKAMI



Listy gratulacyjne otrzymały najdłużej pracujące osoby, których staż pracy to 40 i 45 lat

Po raz kolejny w nowej oprawie 21 listopada 2019 roku na Stacji Obsługi i Remontów odbyło się coroczne spotkanie Zarządu MPK S.A. z Jubilatami i wieloletnimi pracownikami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Spotkanie z pracownikami jest okazją, do wyrażenia uznania i szacunku za wieloletni wysiłek włożony w wykonywanie swoich codziennych obowiązków. Oprócz zaproszonych pracowników w uroczystości wzięli udział przedstawiciele związków zawodowych oraz kadry kierowniczej. Część oficjalną otworzył Prezes Zarządu Rafał Świerczyński, który poprosił wszystkich zaproszonych gości o powstanie i zgodnie z protokołem nadania honorowego odznaczenia odczytał informację od Ministra Infrastruktury pana Andrzeja Adamczyka w sprawie ustanowienia odznaki honorowej "Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej". Decyzją Ministra Infrastruktury odznakę honorową „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej” otrzymał pan Ryszard Wróbel. W imieniu ministra odznakę wręczył Pan Szymon Strzelichowski, Dyrektor Generalny Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie. Warto dodać, że odznaka honorowa „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej” to odznaczenie resortowe ustanowione 22 listopada 2000 roku przez Radę Ministrów jako zaszczytne honorowe wyróżnienie przeznaczone dla tych pracowników transportu, którzy szczególnie przyczynili się do osiągnięć i rozwoju tej dziedziny gospodarki narodowej.



Odznakę honorową „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej” przyznaną przez Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, odebrał Ryszard Wróbel, kierownik sekcji autobusowej

W tym roku podczas uroczystego spotkania została wręczona także odznaka „Zasłużony dla MPK w Krakowie”,



Listy gratulacyjne otrzymały najdłużej pracujące osoby, których staż pracy to 40 i 45 lat

która jest prestiżowym wyróżnieniem, przyznawanym przez krakowskiego przewoźnika, jako uhonorowanie szczególnych zasług na rzecz naszej Spółki. Otrzymali je: Jacek Gawor, Magdalena Drobnia-Salitra, Dariusz Słomka, Roman Skowierzak, Anna Jamróz, Adam Ślęczek, Ireneusz Grymek, Stanisław Rodak, Rafał Gumiński i Wiesław Pulchny.

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

Całość wydarzenia uświetnił występ kabaretu „Pod Wyrywogroszem” ■

45 LAT

Kucharski Ryszard
Duraj Rafał
Krupa Andrzej

Paluch Wiesław
Tynor Zbigniew
Skoczek Marian

Kosek Bogdan
Kliś Wacław

40 LAT

Guzik Witold
Wąsik Stanisław
Wąsiołek Tadeusz
Werewka Krystian
Widłak Józef
Krzywicki Maciej
Kurak Marek
Skoczylas Ireneusz
Twardosz Janusz
Szymczyk Jacek
Kulma Zbigniew

Kogut Stanisław
Gryga Marian
Krawczyk Zenon
Ból Leszek
Dużyk Tadeusz
Figlarz Wiesław
Kowalik Maria
Krawczuk Zygmunt
Rudzki Marian
Piszczyk Henryk
Ciećko Elżbieta

Guła Kazimierz
Rapacz Jerzy
Pyrek Zbigniew
Bielarz Andrzej
Osuch Franciszek
Król Jarosław
Kuklewicz Eugeniusz
Kurowski Janusz
Łęcki Wiesław
Sukiennik Przemysław

35 LAT

Bujak Adam
Ćwierz Jacek
Kurleto Maciej
Smęder Wojciech
Stańczyk Adam
Cheba Piotr
Gacek Kazimierz
Górkiewicz Henryk
Pierzchała Józef
Świdowski Robert
Kwatek Marek
Łacheta Jacek
Wierzbiński Artur
Król Ryszard
Krzywda Wiesław
Sufczyński Leszek
Zysek Dariusz
Pilarski Henryk

Oczkowski Artur
Nowak Krzysztof
Kwiecień Janusz
Kura Ryszard
Kaczmarczyk Jarosław
Stoński Wacław
Nawrot Paweł
Leżoń Wiesław
Kubuśka Marek
Piwowarczyk Krzysztof
Ogiela Halina
Budyś Piotr
Fetner Jacek
Raczek Krystyna
Czernecki Kazimierz
Jamborski Zbigniew
Sroka Krzysztof
Solich Henryk

Cichy Robert
Bajak Wanda
Prochownik Bogdan
Maślanka Krzysztof
Sałapa Jerzy
Bilski Andrzej
Ślęczek Adam
Małek Lucyna
Moździerz Tomasz
Wróbel Ryszard
Kudłęk Małgorzata
Nowak Anna
Krawiec Jolanta
Pietruszka Stanisław
Fudala Kazimierz
Rybak Janusz
Strzeboński Andrzej
Wilczkiewicz Tadeusz

30 LAT

Płonka Wiesław
Bodys Marek
Dudziński Krzysztof
Gumiński Rafał
Guśpiel Stanisław
Kępa Wiesław
Kot Tadeusz
Kotarba Włodzimierz
Krzywicki Paweł
Leśniak Janusz
Mus Janusz
Pabian Krzysztof
Prokop Piotr
Strykowski Robert
Tomczyk Marek
Chmurzyński Ireneusz
Bukalska-Król Barbara
Dąbrowski Leszek
Kokoszka Fryderyk
Rodak Stanisław
Bielecki Wacław
Bubak Adam
Bubka Józef
Burkat Grzegorz
Dziuba Edmund
Jewuła Krzysztof
Molik Ryszard
Rodak Robert

Suski Jacek
Świeżowski Wiesław
Świętoń Stanisław
Tarsa Krzysztof
Cioś Augustyn
Palmowski Bogusław
Jurkowski Grzegorz
Baran Ryszard
Gawlik Krzysztof
Kraj Tadeusz
Rosół Adam
Romaniak Stanisław
Donabidowicz Aleksander
Bubak Paweł
Gniewek Marek
Krzywda Wojciech
Kulesza Ewa
Prorok Piotr
Sroka Jacek
Dudczak Michał
Furmanik Janusz
Piekarski Jerzy
Zobolewicz Mariusz
Adamaszek Krzysztof
Ogorzelec Renata
Sarga Jerzy
Kozmic Krzysztof
Nizioł Artur

Bojda Dominik
Droński Marek
Kicek Kazimierz
Lekki Kazimierz
Słaboński Edward
Tyrpuła Zbigniew
Ziarkowski Zbigniew
Marek Artur
Żołnierczyk Krzysztof
Mazur Anita
Mroczek Bożena
Gaweł Wiesław
Nosal Bernadeta
Nawrocki Bogdan
Szewczyk Izabella
Paprocka Brygida
Nur Alicja
Marynowska Barbara
Kościński Piotr
Teper Tomasz
Klimas Ewa
Ostafin Elżbieta
Adamski Marek
Job Izabella
Buda Piotr
Kamińska Elżbieta
Parda Zbigniew
Krupa Halina

Podziękowania za wieloletnią pracę otrzymały także osoby, które po przepracowaniu co najmniej 30 lat w MPK przeszły na emeryturę

Fijar Andrzej
Woźny Marian
Szczupak Ryszard
Makuła Maria
Frydrych Eugeniusz
Czarnik Bogusław
Kępa Czesław
Cebula Roman
Dymkowski Wojciech
Jaśkaniec Danuta
Jurkiewicz Marek
Witek Jan
Sroka Irena
Dubiel Jerzy
Janosz Władysław
Michalski Andrzej
Sendor Jerzy
Kadłuczka Krzysztof
Gryboś Wiesław

Pamuła Zofia
Warmuz Halina
Pietrzyk Bogusław
Piskorz Katarzyna
Janicka Bożena
Nowak Tadeusz
Mazek Krzysztof
Wątor Bogdan
Bator Ryszard
Skala Andrzej
Stańkowski Franciszek
Michałowski Janusz
Cholewa Bogusława
Gaweł Wiesław
Górecki Wojciech
Nosal Bernadeta
Kosek Bogdan
Malec Marta
Urbanowska Małgorzata

Krupa Halina
Kania Izabela
Naprawski Krzysztof
Zięba Maria
Kmieć Bogusława
Świder Jolanta
Doniec Bogusław
Mitka Andrzej
Kałuża Grażyna
Góralczyk Janusz
Drelicharz Urszula
Bobek Lucyna
Sikora Teresa
Capała Beata
Bieniek Zofia
Adamczyk Stanisława
Matyja Maria
Abratowski Roman

40 LAT PROWADZENIA TRAMWAJÓW, KILKA WYGRANYCH TELETURNIEJÓW WIELKIEJ GRY I TYSIĄCE PRZECZYTANYCH KSIĄŻEK O SWOJEJ HISTORII W KRAKOWSKIM MPK OPOWIADA ZYGMUNT KRAWCZUK, MOTORNICZY Z 40-LETNIM STAŻEM

M

arek Gancarczyk: W tym roku minęło Panu 40 lat pracy za sterami tramwaju. Jak zaczęła się Pana przygoda z tramwajami i jakie to były tramwaje?

Zygmunt Krawczuk: Jak zwykle przypadkiem. Byłem studentem na Politechnice Krakowskiej. Nie bardzo mi się chciało uczyć. Próbo-
wałem życia. Były karty, kobiety, śpiew. MPK było wtedy bardzo popularnym miejscem pracy dla studentów. Na studiach nie za bardzo mi szło więc trafiłem do MPK. Miałem tu przepracować tylko rok, żeby nie zwracać kosztów kursu na motorniczego. Zostałem na 40 lat. Gdy zaczynałem pracę w zajezdni tramwajowej Podgórze to były tam same wagony typu N. To był 1979 rok.

MG: Czy może Pan policzyć ile typów tramwajów od tego czasu do dzisiaj Pan prowadził?

ZK: Będzie kilkanaście typów, w tym sporo wagonów zabytkowych. Ale najdłużej i najbardziej lubiłem jeździć wagonami 105N. Jeżdżę nimi od 38 lat.

MG: Skoro wytrzymał Pan jako motorniczy to chyba bardzo Pan lubił swoją pracę?

ZK: Tak, bez tej pracy nie dałbym rady wytrzymać. Teraz prowadzenie tramwaju to dla mnie czysta przyjemność.

Bardzo mi w tej pracy pomaga moje duże doświadczenie, którego nie da się nauczyć ani kupić. A ja to doświadczenie mam już naprawdę duże. Dzięki temu mogę przewidywać to co zrobią inni.

MG: Co w tej pracy było dla Pana najważniejsze?

ZK: Poza przyjemnością? To fajna praca bo bez kierownika nad głową. Sam decyduję jak wykonywać pracę, żeby było dobrze.

MG: Gdybym Pana zapytał czym różni się prowadzenie tramwaju dzisiaj od pracy 40 lat temu, to jakie trzy rzeczy by Pan wymienił?

ZK: To co jest dzisiaj, w odniesieniu to tego co było wtedy jest niewyobrażalne, to czyste science fiction. Gdy zaczynałem pracę, to w jednym z filmów, które oglądałem w kinie, nie pamiętam już tytułu, był pokazany tramwaj, który podjeżdża cicho na przystanek, drzwi się otwierają na przycisk. W Polsce,

w Krakowie, było wtedy było zupełnie inaczej. Nigdy bym nie pomyślał, że takie tramwaje będę sam prowadził. Przecież przez te ostatnie lata, a więc przez 16 lat ani raz nie zepsuł mi się wagon NGT6 czy NGT8. No i punkty socjalne. Wtedy to był koszmar, kąpiące krany, brudno. Dzisiaj to zupełnie inny standard. Inne



były też warunki pracy – nie było wydzielonych torowisk i chociaż samochodów było mniej to też były korki. Pamiętam je np. na Basztowej. Nie było też wtedy dobrej sygnalizacji świetlnej. Dzisiaj tramwaje mają priorytet. Warunki jazdy są teraz luksusowe. To jest nieporównywalne do tego co było wcześniej.

MG: 40 lat pracy robi oczywiście duże wrażenie, ale Pan jest też znany z czegoś innego. Wygrywał Pan, bardzo kiedyś, popularny teleturniej „Wielka Gra”. Jak to się stało, że Pan trafił do tego programu?

ZK: Dużo wcześniej zacząłem się uczyć i czytać. Jak jeździłem tramwajem to nauczyłem się nawet na pamięć kilku całych ksiąg „Pana Tadeusza”. Rocznie czytałem nawet tysiąc książek. Bardzo dużo czytałem odkąd tylko się tego nauczyłem. Chodziłem na wycieczki, poznałem Kraków, zbierałem literaturę na temat Krakowa. Szukając jednej książki prof. Michała Rożka dorobiłem się sporej kolekcji. W telewizji nie było wtedy zbyt dużo programów. Oglądało się więc to co było, a więc także Wielką Grę. No i gdy był jeden program o dynastii Piastów okazało się, że mogłem bez wielkiego przygotowania odpowiedzieć na wszystkie pytania zadawane w tym turnieju. Uznałem więc, dlaczego nie spróbować? Pewnego dnia byłem u mamy. Usłyszałem, że są eliminacje. Stwierdziłem, że wezmę udział. Poszedłem do swojego kierownika i poprosiłem go o trzy dni wolnego. Pojechałem i wygrałem eliminacje. Co najgorsze dla mnie to okazało się, że nagranie finałowe miało się odbyć już za tydzień, co oznaczało, że tylko tyle czasu mam na przygotowanie. Na szczęście przesunęło się to o tydzień, a więc ostatecznie miałem dwa tygodnie czasu.

MG: Kiedy było pierwsze nagranie do „Wielkiej Gry”?

ZK: W 1987 roku. A ostatnie w 1998 roku.

MG: Ile razy Pan wygrywał i w jakich dziedzinach?

ZK: Miałem dziewięć głównych wygranych. A tematy to Wawel, Zamki Polskie, Kraków, Francuski Impresjonizm, Picasso, Polska Akademia Umiejętności w Krakowie, Kossakowie, Renoir, Sztuka Młodej Polski.

MG: Jakie było najtrudniejsze pytanie?

ZK: Z Młodej Polski. Była pokazana reprodukcja obrazu i trzeba było zgadnąć kto je namalował. No i nawet ja nie wiedziałem kto to był. Ale w drodze analizy doszedłem do wniosku, że w taki sposób mógł to namalować tylko jeden malarz i jak się okazało miałem rację. Wygrałem.

MG: Kiedy się Pan przygotowywał? Przecież motorniczowie wcześniej wstają, a przecież trzeba się też wyspać przed pracą?

ZK: Sam się dziwię. Spałem góra 4-6 godzin. A cały pozostały czas się uczyłem. Wtedy wykorzystując każdą wolną chwilę w pracy mogłem przeczytać na jednej zmianie nawet jedną całą książkę. Bibliotekę odwiedzałem codziennie przed pracą albo po pracy.

MG: Czy wygrywając teleturniej był Pan zaczepiany przez pasażerów? Prosił Pana o autografy?

ZK: Tak. Pasażerowie mnie rozpoznawali. Wiedzieli, że wygrywałem w „Wielkiej Grze”. Pewnie dzięki temu w ogóle nie było na mnie skarg. Były sytuacje, gdy podchodzili do mnie ludzie i mówili, że dostarczyłem im dużo emocji. Słyszałem też, jak ktoś mówi do kogoś innego: „Popatrz, ten Pan wygrał „Wielką Grę”. Przedstawiając się w tym programie, inni uczestnicy mówili że są magistrami, doktorami, a ja byłem przedstawiany zawsze jako motorniczy z Krakowa. Sporo pisały też o mnie tygodniki ogólnopolskie, miałem reportaże telewizyjne. Motorniczy z Krakowa, w tamtych czasach było nawet synonimem kogoś, kto wie wszystko.

MG: Co Pan robił z wygranymi pieniędzmi?

ZK: Przeznaczałem na książki, a część z każdej wygranej przeznaczałem zawsze na odnowę zabytków Krakowa.

MG: Czy brał Pan udział też w innych teleturniejach?

ZK: Grałem jeszcze w teleturnieju „Miliard w rozumie”, „Va Banque”, „Jeden z Dziesięciu”.

MG: Czy dzisiaj jeszcze młodzi pracownicy rozpoznają Pana i wiedzą, że wygrał Pan „Wielką grę”?

ZK: No niestety dzisiaj już młodzi ludzie mnie nie rozpoznają.

MG: Czy poza pracą i udziałem w teleturniejach ma Pan jeszcze jakieś inne pasje?

ZK: Kupowanie książek. Na książki wydawałem kiedyś dwa razy więcej niż zarabiałem. Udział w teleturniejach motywował mnie do czytania i to bardzo. Miałem bibliotekę złożoną z 7-8 tys. książek. Czytałem trzy książki dziennie i nawet 1000 rocznie. To jednak spowodowało, że teraz jestem wypalony. W tym roku nie przeczytałem ani jednej książki.

MG: Której z tych pasji będzie Pan poświęcał czas na emeryturze?

ZK: Nie mam już pasji. Chyba wszystkiego się już dowiedziałem. Zostało mi tylko prowadzenie tramwaju.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

100 LAT W SŁUŻBIE BLIŹNIEMU

Koniec I wojny światowej i załamanie się wszystkich trzech potęg zaborczych umożliwiło odrodzenie państwa polskiego. Wykuwanie granic w walce spowodowało, że wojna na ziemiach polskich, w różnych formach walk wojsk regularnych i akcji powstańczych, trwała do roku 1921.

Każda taka akcja zbrojna wymagała organizacji zaplecza sanitarno-medycznego. Wysiłkom tym towarzyszyła myśl o utworzeniu jednej organizacji narodowej, która pod znakiem Czerwonego Krzyża koordynowałaby całość przedsięwzięć. W dniu 18 stycznia 1919 r.

w Warszawie rozpoczął się zjazd zjednoczeniowy. Postanowiono utworzyć narodową organizację Czerwonego Krzyża pod nazwą Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża. Zrąb organizacji tworzyły: Centralny Komitet Opieki nad Żołnierzem, Warszawskie Pogotowie Ratunkowe, Sanitariusz Polski i Polski Komitet Pomocy Sanitarnej. 27 kwietnia 1919 r. ukonstytuowały się pierwsze władze Czerwonego Krzyża w niepodległej Polsce. Prezesem został przedstawiciel zasłużonego dla Polski rodu – ksiądz Paweł Sapieha, a po jego ustąpieniu wybitna działaczka społeczna – Helena Paderewska, żona Ignacego Paderewskiego, wówczas premiera rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Akces zgłosiły również dwie organizacje regionalne: powstały na bazie stowarzyszeń galicyjskich Małopolski Czerwony Krzyż i utworzony w byłym zaborze pruskim Wielkopolski Czerwony Krzyż. Z dniem 14 lipca 1919 r. Polskie Towarzystwo Czerwonego Krzyża uznane zostało przez Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża.

W 1935 r. w Łodzi powstał pierwszy Ośrodek Przetaczania Krwi przy Centralnej Stacji Wypadkowej PCK. W 1938 taki Ośrodek powstał także w Krakowie.

Obecnie PCK nadal pomaga osobom potrzebującym, a szczególnie ludziom starszym, chorym, niepełnosprawnym, ubogim i rodzinom wielodzietnym, które znajdują się w szczególnie trudnej sytuacji materialnej. Zadaniem PCK w zakresie popularyzacji honorowego krwiodawstwa jest zachęcanie jak największej liczby zdrowych osób do bezpłatnego oddawania krwi.

Wielu pracowników ówczesnej Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej należało do PCK.

Już w 1935 roku została założona drużyna sanitarna, która stała się załącznikiem działalności Polskiego Czerwonego Krzyża na terenie naszego Przedsiębiorstwa.

Zakładowe Koło PCK powstało w roku 1945 r. (zebranie

założycielskie odbyło się w dniu 25 marca), jako pierwsze nie tylko w Krakowie, ale także w całym ówczesnym województwie krakowskim. To właśnie z naszego Koła wyłonił się później Zarząd Miejski PCK w Krakowie.

Założycielami Koła byli: Tadeusz Paleczny (jego wieloletni przewodniczący), Arnold Bajorek i Stefan Grabowski (którzy reaktywowali drużynę medyczno-sanitarną) oraz Klemens Kuś, Stanisław Kwiatek, Adam Król, Franciszek Segiet i Włodzimierz Pietruszka.

Koło liczyło wówczas 109 członków.

Działająca w ramach Koła drużyna medyczno-sanitarna składała się z 5 sekcji 6 osobowych, brała ona udział w corocznych zawodach zdobywając czołowe miejsca w mieście i w województwie. Komendantką drużyny była Elżbieta Kurkiewicz, a zastępcą komendantki Stanisława Budzoń. Drużyna ta, podobnie, jak i przed wojną była podstawową formą działalności PCK, który właśnie na wypadek działań wojennych, klęsk żywiołowych i wypadków szkolił młodzież, zwłaszcza kobiety do funkcji pielęgniarek udzielających pierwszej pomocy.

Koło rozwinęło działalność na rzecz oświaty sanitarnej i propagandy ochrony zdrowia. Prowadzono systematyczne szkolenia sanitarne, odczyty i pogadanki, konkursy czystości i gazetki ściennych. W trudnych latach powojennych należało uczyć ludzi na przestrzeganie podstawowych zasad higieny: jak mycie rąk przed posiłkiem, spożywanie posiłków w miejscach do tego przeznaczonych, itp. Mówiono też o szkodliwości palenia tytoniu i spożywania alkoholu. Zachęcano także do systematycznych badań.

W 1962 roku powstał przy Kole PCK Klub „Honorowych Dawców Krwi”.

Obecnie Koło PCK i Klub „HDK” PCK przy MPK S. A. w Krakowie funkcjonują w ramach Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie. Nasz wkład w działalność najstarszej charytatywnej organizacji w Polsce to przede wszystkim honorowe oddawanie krwi i kwesty w specjalnym tramwaju, a także propagowanie humanitarnych zasad PCK.

W przygotowaniu powyższego artykułu korzystałem z:

– „W służbie bliźniemu” – Album 90-lecia Polskiego Czerwonego Krzyża, autor Andrzej Pankowicz, wyd. Małopolski Zarząd Okręgowy PCK w Krakowie 2009 r.

– „70 lat Koła PCK przy MPK Kraków”, autor Władysław Michałski, wyd. okolicznościowe MPK S.A. w Krakowie 2015 r. ■

KRWIODAWCY MPK S.A. PODSUMOWALI ROK

Rok 2019 był 74 rokiem działalności najstarszego w Krakowie Koła PCK i 57 rokiem działalności Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK przy MPK S.A. w Krakowie, jed-

nego z najstarszych i najaktywniejszych klubów w mieście. Rok 2019 to zarazem rok 100-lecia PCK, najstarszej organizacji charytatywnej w Polsce, co mobilizowało naszych członków do szczególnej aktywności.

Praca Koła i Klubu koncentrowała się na indywidualnym oddawaniu krwi przez członków oraz na pozyskiwaniu nowych krwiodawców spośród młodych, nowo przyjętych do MPK pracowników. Reagowaliśmy też, jak zawsze spontanicznie na różnego rodzaju wypadki losowe. Tak było po wypadku w dniu 2.09.2019 r.

w Świniarsku, gdzie zderzyły się: samochód ciężarowy (TIR), autobus przewożący uczniów do szkoły oraz samochód osobowy. W sumie po-

szkodowane zostały 33 osoby, większość dzieci. Prezes Sekcji Klubu Wola Duchacka – Jacek Ćwierz wystąpił z apelem o oddawanie krwi dla poszkodowanych dzieci. Najbardziej widoczna działalność Koła i Klubu to organizacja kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju. W 2019 r. odbyły się 4 kwesty. Pierwszy rodzaj kwest wspierał Fundacje i organizacje posiadające zgodę na

przeprowadzanie zbiórek publicznych. Były to kwesty: dla Fundacji Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „MATIO” i dla Fundacji Hospicjum Św. Łazarza „Pola Nadziei”. Drugi rodzaj kwest to działalność w ramach Ma-

łopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie, w ramach którego Koło i Klub funkcjonują. Ich efekty wspierały podopiecznych PCK w Krakowie: ludzi starszych, samotnych, niepełnosprawnych, ubogich i rodziny wielodzietne, a jedna tradycyjnie podopiecznych Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie przy ul. Tynieckiej. „Nasze” kwesty mogły się odbyć dzięki niezawodnemu kwestarzowi, jakim od wielu już lat jest Janusz Kękuś. Ze względu na szeroką skalę remonty torowisk i uciążliwe objazdy ta forma działalności została znacznie ograniczona.

Należy też wspo-

mnąć o aktywnym udziale Koła i Klubu w przygotowaniu i organizacji tradycyjnej „Mszy Tramwajarskiej” w Sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy Ojców Redemptorystów. Członkowie Klubu stanowili też najczęściej poczet sztandarowy MPK podczas różnych uroczystości na terenie miasta i pogrzebów długoletnich pracowników. ■



Pracownicy MPK S.A. w Krakowie otrzymali „Medale 100-lecia PCK”



Na spotkaniu zostały też przyznane odznaki „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi”, które otrzymali: Ludmiła Zaczekiewicz, odznaka I stopnia, Roman Łach, odznaka II stopnia, Piotr Żuk, odznaka III stopnia.

LILIANNA JAKIEL

TRAMBUSIOWA TRASA W MPK

Akademia Młodego Krakowianina to projekt skierowany do uczniów szkół podstawowych (klasy I-III). Ma na celu edukowanie dzieci i młodzieży szkolnej w zakresie ekologii, bezpieczeństwa a także tematyce związanej z funkcjonowaniem miasta jako nowoczesnej metropolii. Na zajęciach dzieci poznają działalność instytucji i spółek nadzorowanych przez samorząd krakowski. Projekt realizowany jest przez Gminę Miejską Kraków – Urząd Miasta Krakowa oraz merytoryczne jednostki i spółki miejskie: Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji, Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu, Straż Miejską, Zarząd Zieleni Miejskiej, Agencję Rozwoju Miasta/TAURON Arenę Kraków; Krakowskie Biuro Festiwalowe, Zarząd Infrastruktury Sportowej oraz Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej. Do udziału w trzeciej edycji Akademii Młodego Krakowianina zostało zaproszonych 20 krakow-

skich szkół, mieszczących się w czterech dzielnicach Krakowa: Śródmieściu, Krowodrzy, Podgórzu i Nowej Hucie. Trambusiowa Trasa, czyli co o tramwajach warto wiedzieć, jak z nich bezpiecznie korzystać i jak się w nich odpowiednio zachowywać. Dzięki Trambusiowi, naszej firmowej maskotce, która towarzyszy dzieciom podczas całej wycieczki uczniowie poznają środowisko zajezdni tramwajowej. Zwiedzając zajezdnię przyglądają się codziennej pracy na stacji obsługi tramwajów a na 4 przystankach Trambusiowych m.in. zapoznają się z oznakowaniem zewnętrznym tramwajów, dowiadują się po co i skąd się bierze piasek w tramwaju. Dzieci mają również okazję spotkać się z motorniczym i dowiedzieć się, na czym polega jego praca. Dużą atrakcją jest możliwość wejścia do kabiny motorniczego i zgoda na przyciskanie wszystkich guzików na pulpicie. Inspektor Ruchu uczy także dzieci jak samodzielnie kupić bilet w automacie, a następnie skasować go w kasowniku. Jednak trzeba przyznać, że największą uciechą sprawia zawsze przejazd tramwajem przez myjnię. ■

TOMASZ MOŹDZIERZ

DZIECI Z BONA FIDE W ZAJEZDNI WOLA DUCHACKA

28 października na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, przy ul. Walerego Sławka miała miejsce wizyta podopiecznych z Zespołu Szkół i Placówek Edukacyjnych Bona Fide w Krakowie.

Jak zazwyczaj tak i tym razem stacja obsługi przygotowała szereg atrakcji dla urozmaicenia odwiedzin. Specjalnie przygotowany na tę okazję autobus, tym razem elektryczny, oczekiwał na wychowanków pod bramą, skąd zabrał ich na przejażdżkę po terenie zajezdni. Specjalny kurs obejmował podjazd pod stanowisko ładowania pantografowego, przejazd przez pracującą myjnię autobusów, który zawsze jest dużą atrakcją oraz prezentację stanowisk do ładowania autobusów typu plug-in. Nie mogło zabraknąć prezentacji autobusów zabytkowych, które spowodowały prawdziwy wybuch radości i zaowocowało bogatą sesją fotograficzną na tle tych pojazdów. Na zakoń-



Dzieci z Zespołu Szkół i Placówek Edukacyjnych Bona Fide w zajezdni

czenie wizyty wszyscy podopieczni otrzymali drobne upominki. ■

MOJE MODELE TRAMWAJÓW

O WIELKIEJ PASJI DO KRAKOWSKICH TRAMWAJÓW ROZMAWIAMY Z JEDENASTOLETNIM FRANCISZKIEM GĄTKIEWICZEM

M

arek Gancarczyk: Jak to się stało, że składasz tramwaje z papieru?

Franciszek Gątkiewicz: Modele tramwajowe zacząłem robić dwa lata temu, kiedy w Internecie znalazłem model Duewaga GT8ZR, czyli jednego z moich ulubionych tramwajów. Złożyłem trzy takie tramwaje w barwach MPK Poznań. Ale rok temu pomyślałem żeby samemu zrobić model tramwaju do złożenia.

runkowe, przeguby, drzwi, światła i przyciski do otwierania drzwi oraz wiele innych detali. Następnie kseruję rysunek. Potem nadaję mu barwy różnych miast i reklamy. Kolejnym procesem jest wycinanie i klejenie... I model złożony.

MG: Jaki jest twój ulubiony model?

FG: Z tych modeli, które do tej pory zrobiłem, najbardziej podobają mi się N8S oraz wymyślony przeze mnie Duewag S9C.



Model tramwaju N8 przygotowany przez Franciszka

MG: Jakie modele zrobisz?

FG: Narysowałem już m.in. EU8N w wersji dwukierunkowej, Duewaga M6SC Bogestry Bochum, dwa N8S, jeden w krakowskim malowaniu, a drugi w barwach norymberskich, a także model B80alu produkcji Duewaga, który jest bardzo podobny do N8S. Obecnie robię bombardiera (DWA) NGT6 i Duewag S9C. Myślę też nad zrobieniem Siemens/Duewaga nfd6.

MG: Jak to robisz?

FG: Ta praca jest bardzo dokładna, najpierw trzeba wszystko wymierzyć. Potem rysuję ołówkiem kontury tramwaju. Następnie wypełniam kontury: rysuję okna, tablice, kie-

MG: Jaki jest twój ulubiony tramwaj?

FG: Moim ulubionym tramwajem jest Man N8S, czyli dwukierunkowy tramwaj marki Man. Jego historię opisano w Przewoźniku Krakowskim z 2006 roku (nr 2/20). Pozwólę sobie ją streścić w kilku zdaniach: N8S to tramwaj produkowany w latach 1976-1977 jako wagony dwuczłonowe (dwuczęściowe). W latach 1992-1993 modernizowane były na wagony trzyczłonowe. Wagony te można było spotkać w Norymberdze oraz w Essen jako M8S, czyli bardzo podobną wersję, wyprodukowaną przez firmę Duewag. Tramwaje są super! Chciałbym kiedyś zrobić model z innego materiału niż papier. Może kiedyś przyjdzie czas na metal? ■

ROWEREM BEZPIECZNIE PO KRAKOWIE 2019

10 października Strażnicy ds. profilaktyki i Inspektorzy MPK, przeprowadzili dla dzieci z Podgórskich Szkół Podstawowych, czwartą edycję konkursu „Rowerem bezpiecznie po Krakowie”. Konkurs odbył się na terenie zajezdni MPK, przy ul. Brożka. Brali w nim udział uczniowie klas V. Konkurs składał się z części teoretycznej (test) oraz części praktycznej, polegającej na poprawnym pokonaniu przygotowanej trasy w jak najkrótszym czasie. Do turnieju zgłosiły się czteroosobowe reprezentacje z ośmiu placówek:

- Szkoła Podstawowa nr 24, ul. Aleksandry,
- Szkoła Podstawowa nr 40, ul. Pszczelna,
- Szkoła Podstawowa nr 117, ul. Kurczaba,
- Szkoła Podstawowa nr 133, ul. Wrony,
- Szkoła Podstawowa nr 137, ul. Wrobela,
- Szkoła Podstawowa nr 148, ul. Żabia,
- Szkoła Podstawowa nr 162, ul. Stojłowskiego,
- Rajska Szkoła Podstawowa, ul. Tuchowska.

Po zaciętej rywalizacji wyłoniono zwycięzców w kategorii indywidualnej:

- Pierwsze miejsce – Jakub z SP 148,
- Miejsce drugie – Sebastian z Rajskej Szkoły,
- Trzecie miejsce – Bartek z SP 117.

W kategorii drużynowej wyniki wyglądają następująco:

- SP 117 – miejsce pierwsze,

- SP 148 – miejsce drugie,
- Rajska Szkoła – miejsce trzecie.

Nagrody ufundowane przez MPK i Straż Miejską Miasta Krakowa, wręczał zwycięzcom – gospodarz imprezy



W kategorii drużynowej zwyciężyła SP nr 117

– wiceprezes MPK S.A. w Krakowie ds. Zarządzania Przewozami Grzegorz Dyrkacz oraz Zastępca Komendanta Straży Miejskiej ds. Operacyjnych – Zbigniew Ulman. ■

MAREK GANCARCZYK

KONCERT W TRAMWAJU LINII NR 8 DLA SENIORÓW

To był niezwykle koncert kolęd dla seniorów. Po pierwszego dlatego, że odbywał się w tramwaju. A po drugie dlatego, że głównymi bohaterami tego wydarzenia byli seniorzy. To ich obecność sprawiła, że kursujący przez dwie godziny tramwaj na linii nr 8 z Borku Fałęckiego do Bronowic Małych był tego dnia najbardziej radosnym w całym Krakowie. Tramwaj kursował w niedzielę, 15 grudnia, a chętnych wspólnego śpiewania seniorów było

tak dużo, że niemal nie mieścili się w tramwaju. Kolędy zaśpiewali artyści Opery Krakowskiej: Bożena Zawisłak-Dolny i Franciszek Makuch. Na akordeonie grał Tadeusz Pomierny. Dodatkowo można było posłuchać kolęd z płyty „Trzech tenorów”. Seniorzy, którzy wzięli udział w tym koncercie otrzymali miłe niespodzianki, w tym m.in. płytę z kolędami. Organizatorami wydarzenia byli: Stowarzyszenie Radosny Senior, MPK S.A. w Krakowie i Miasto Kraków. ■

STACJA OBSŁUGI AUTOBUSÓW BIEŃCZYCE ZWYCIĘŻYŁA W KONKURSIE BHP



Dyplomy i nagrody finansowe dla zwycięzców wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A..

W oficjalnym podsumowaniu konkursu o tytuł Najlepszej Stacji Obsługi za okres połowy 2019 roku w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy pierwsze miejsce i tytuł najlepszej stacji zdobyła Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Autobusów Płaszów, a trzecie Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze. Wręczenie nagród dla kierowników tych obiektów odbyło się 13 listopada 2019 roku w siedzibie MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka 3. Dyplomy i nagrody finansowe dla zwycięzców wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A.

Władysław Żmuda, kierownik najlepszej stacji obsługi otrzymał także specjalną statuetkę, którą wręczyli przedstawiciele związków zawodowych funkcjonujących w MPK S.A. w Krakowie (NSZZ Solidarność oraz Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej).

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

W okresie trwania konkursu była przeprowadzana regularna ocena każdej ze stacji. Oceniana była m.in. czy-

stość, a także ład i porządek na stanowiskach pracy. Komisja sprawdzała także m.in. stan apteczek pierwszej pomocy.



Władysław Żmuda, kierownik najlepszej stacji obsługi otrzymał także specjalną statuetkę, którą wręczyli przedstawiciele związków zawodowych

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

JAROSŁAW PRASOŁ

NOWA LINIA NR 176 DO OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ BODZOWA



Autobus na linii nr 176

W odległości zaledwie około 5,5 km od stóp Wawelu znajduje się urokliwy, spokojny i pełen zieleni zakątek Krakowa wchodzący w skład Dzielnicy VIII Dębniki. Bodzów, bo taką nosi nazwę ta część Krakowa, dawna wieś, wzmiankowana w kronikach już w XII wieku, został przyłączony do Krakowa w 1941 roku. W obrębie osiedla zachował się pierwotny układ urbanistyczny i XIX wieczny układ dróg, co ma istotny wpływ na problemy z obsługą komunikacją miejską tego obszaru. Do 3 listopada 2019 roku ten rejon Krakowa nie był obsługiwany żadną linią komunikacji zbiorowej, a starania mieszkańców Bodzowa o uruchomienie regularnej komunikacji obsługiwanej autobusami trwały od kilkunastu lat. W 2019 roku działania w tym celu znacznie przyspieszyły, czego zwieńczeniem było uruchomienie z dniem 4 listopada 2019 linii autobusowej nr 176.

Trasa nowej linii rozpoczyna się we wschodniej części Bodzowa, na nowej pętli przy ul. Widłakowej w rejonie posesji nr 12. Trasa łączy ulicę Widłakową z ulicą Tyniecką w rejonie Pychowic i dalej biegnie do istniejącej pętli o nazwie Kostrze OSP. Na przystanku o nazwie Rodzina, zlokalizowanym w rejonie skrzyżowania ul. Tynieckiej i Widłakowej, linia została skoordynowana z liniami 112

i 162, co umożliwia dogodne przesiadki i dalszą podróż w kierunku centrum Krakowa i odwrotnie.

Przygotowania do uruchomienia nowej linii autobusowej obsługującej rejon Bodzowa rozpoczęły się na początku września 2019 roku kilkoma przejazdami technicznymi. Rozważano różne warianty przystanków końcowych i tras. Niestety, długi około 2-kilometrowy odcinek ulicy Widłakowej (od obecnej pętli Bodzów do ulicy Falistej) oraz ulica Falista (od Widłakowej do Tynieckiej) jest bardzo wąski i wymijanie się autobusu z innymi pojazdami jest niemożliwe.

Nie było również możliwości wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ww. odcinku z uwagi na brak alternatywnych ciągów komunikacyjnych. Do przejazdów technicznych kierowano autobus typu midi bus (marki Autosan Sancity M09LE o długości 8,5 m). Mimo mniejszych rozmiarów, autobus ten nie był w stanie bezproblemowo poruszać się i zawracać po ciasnych uliczkach Bodzowa. Ostatecznie po przeprowadzonej odcinkowej modernizacji ulicy Widłakowej i wybudowaniu pętli, skierowano do obsługi autobus klasy mini-bus, który w obecnych warunkach technicznych nieźle radzi sobie z obsługą wschodniej części Bodzowa. W dalszym ciągu wyzwaniem będzie rozszerzenie obsługi tego rejonu na część zachodnią. ■

PÓŁMETEK 9. SEZONU LIGI MPK

Sześć zespołów zainauguowało 30.07.2019 r. kolejny sezon ligi MPK. Wola Duchacka, Podgórze, Bieńczyce, Nowa Huta, Płaszów i Instruktorzy to drużyny które przystąpiły do rywalizacji. Po raz drugi każda drużyna trzykrotnie spotka się z każdą. W końcowym rozrachunku do rozegrania jest 15 meczów a więc jeden więcej niż wtedy gdy w lidze grało 8 zespołów. Największym zmartwieniem organizatorów od kilku sezonów jest malejąca liczba zawodników w niektórych drużynach. Pomysł ze zmniejszeniem liczby drużyn w poprzednim sezonie sprawdził się. Znacznie zmalała liczba meczów oddanych walkowerem (2). W obecnym sezonie liczyliśmy na to że tematu nierozegranych meczów z powodu braku zawodników już nie będzie. Zapobiegać temu miało wypożyczanie na sezon z drużyn bardzo licznych kadrowo do tych mających kłopoty. Niespodziewanie dla wszystkich jedyną drużyną która oddała mecze bez gry było Podgórze!!! Niestety dopadła ich fala zwolnień. Z pracy w MPK zrezygnowało kilku graczy, kontuzje wykluczyły kolejnych i drużyna balansuje na krawędzi przetrwania. Pozostałe drużyny nie miały takich kłopotów i rozgrywane mecze dostarczały wielu emocji. Znakomicie rozpoczęły sezon Bieńczyce jedyne punkty oddając w szóstej kolejce Nowej Hucie. A drużyna Huty po niemrawym początku w 4 kolejce pokonała Wolę Duchacką i od tego meczu zaczęli grać tak jak powinna drużyna z takim potencjałem. Rozbicie w ostatniej kolejce Podgórze to dowód na to, że wiosną będą grać o najwyższe cele. Aktualny mistrz rozpoczął od trzech zwycięstw i dopadła go lekka zadyszka, którą szybko opanowali kończąc rundę na



2 miejscu. Trudno jest ocenić drużynę Płaszowa, która zaczęła efektywnym zwycięstwem a potem same porażki i niespodziewanie zamykają tabelę. Jest to jednak spowodowane kłopotami kadrowymi podobnymi jak w Podgórzu. Świetną rundę rozegrali Instruktorzy. Pokazali, że jak tylko nie mają braków kadrowych to grać potrafią. Bieńczyce, Wola Duchacka i Nowa Huta to obecnie drużyny które wiosną powinny między sobą rozegrać walkę o tytuł Mistrza. Strata Instruktorów, Podgórze i Płaszowa jest już zbyt duża ale oczywiście nie można odbierać im szans na poprawę lokaty.

Życzę wszystkim uczestnikom ligi owocnego „ładowania akumulatorów” podczas zimowej przerwy. Tym którzy jeszcze nie zdecydowali się na grę a potrafią to robić proponuję dołączyć do nas zaczniacie aktywnie spędzać czas grając w lidze MPK. Bez dopływu nowych młodych graczy zmuszeni będziemy zmienić nazwę na LIGA OLDBOJÓW MPK. Do zobaczenia wiosną na boisku. ■

LILIANA JAKIEL

KRAKÓW SAFETY SHOW

W ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu 20 września 2019 roku Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Krakowa, Komenda Miejska Policji w Krakowie oraz Centrum Inicjatyw na rzecz poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zorganizowali „Kraków Safety Show” – całodniową imprezę poświęconą bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Wydarzenie, skierowane było do młodzieży, jak i dorosłych. O godz. 10.00 z krakowskich Błotn w kierunku Barbakanu ulicami Krakowa w towarzystwie maskotek firmo-

wych Straży Miejskiej, Policji i MPK S.A. wyruszyło ponad 400 dzieci w kamizelkach odbłaskowych. Spod Barbakanu młodzież została przewieziona do Muzeum Lotnictwa Polskiego gdzie odbył się Krakowski Piknik BRD z udziałem policjantów, strażaków, strażników miejskich, pogotowia ratunkowego, straży granicznej, MPK, MPO i innych instytucji związanych z bezpieczeństwem. W programie pikniku znalazły się warsztaty na temat bezpieczeństwa na drodze. O skutkach nieodpowiedzialnych decyzji opowiadali nie tylko przedstawiciele policji czy pogotowia ratunkowego, ale także poszkodowani w wypadkach drogowych. ■

MPK S.A. LAUREATEM IX EDYCJI AKCJI „MIEJSCE PRZYJAZNE SENIOROM”

P r z e d e wszystkim kultura, ale też zdrowie, komunikacja miejska oraz aktywne spędzanie wolnego czasu – to głównie w tych obszarach działają tegoroczni laureaci akcji „Miejsce przyjazne seniorom”. W czwartek, 5 grudnia, podczas uroczystej gali w Centrum Kongresowym ICE Kraków poznaliśmy instytucje i firmy, które w swojej

ofercie mają przedsięwzięcia, produkty i usługi dostosowane do potrzeb starszych mieszkańców naszego miasta. Akcja „Miejsce przyjazne seniorom” jest odpowiedzią na oczekiwania krakowskich seniorów, którzy potrzebują i poszukują miejsc, w których mogą czuć dobrze i komfortowo, a także takich, które oferują aktywne i ciekawe możliwości spędzania czasu.

Głównym celem tej inicjatywy jest promowanie działających na terenie Krakowa instytucji: kulturalnych, edukacyjnych, rekreacyjnych, użyteczności publicznej, a także kawiarni, sklepów i innych miejsc, które odpowiadają na potrzeby osób starszych poprzez dostosowanie architektury oraz oferowanie produktów, usług i zniżek dopasowanych do oczekiwań seniorów.

Tytuły i certyfikaty „Miejsca przyjaznego seniorom” otrzymali:

- Centrum Kultury Podgórze, ul. Sokolska 13.
- Krakowski Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II, ul. Prądnicka 80.
- Krakowskie Biuro Festiwalowe, ul. Wygrana 2.
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, ul. św. Wawrzyńca 13.
- Ośrodek Kultury im C.K. Norwida, os. Górali 4-5.
- Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 8 w Krakowie, ul. Na Błonie 15.

Nagrodzone miejsca mogą przez trzy lata posługiwać się specjalnym znakiem informującym o wyróżnieniu.

Dzięki tej inicjatywie systematycznie zwiększa się liczba miejsc, w których seniorzy nie tylko mogą czuć się



Laureaci akcji Miejsce przyjazne seniorom

wygodnie i bezpiecznie, ale też aktywnie i inspirująco spędzać wolny czas oraz angażować się w różne ciekawe przedsięwzięcia. W latach 2011-2018 wręczono w sumie 150 certyfikatów „Miejsce Przyjazne Seniorom” i przyznano 53 wyróżnienia. Wśród nagrodzonych i wyróżnionych są instytucje, biblioteki, kluby fitness, hotele, kawiarnie a nawet galeria handlowa.

Organizatorem i realizatorem akcji ze strony Gminy Miejskiej Kraków jest Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia UMK, a ze strony województwa małopolskiego – Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Krakowie.

MPK S.A. zostało docenione przez seniorów za następujące działania:

- Zakup nowoczesnego taboru z niską podłogą.
- Wyznaczanie specjalnych miejsc siedzących w tramwajach i autobusach dedykowanych tylko osobom starszym (miejsce oznaczone są specjalnym piktogramem).
- Udogodnienia ułatwiające wsiadanie w tramwajach:
 - na drzwiach tramwajów oznaczonych znakiem wózka inwalidzkiego jest zamontowany dodatkowy, drugi przycisk, który blokuje automatyczne zamykanie drzwi, zamyka je motorniczy po upewnieniu się, że może to bezpiecznie zrobić.
- Specjalny, dobrze widoczny kolor wyświetlaczy:
 - w poręczach i na podłodze w tramwajach są zamontowane specjalne światła diodowe w kolorze pomarańczowym, aby ułatwić poruszanie się wewnątrz osobom słabowidzącym.
- System głosowego zapowiadania przystanków.
- Interkom w tramwajach.
- Szkolenia kierowców i motorniczych.
- Większa czcionka rozkładów jazdy.
- Organizacja Dni Otwartych dla seniorów.
- Emisja informacji poświęconych seniorom w monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach. ■

JERZY MASZEWSKI

MPK I IPN PRZYPOMNĄ O NAJNOWSZEJ HISTORII POLSKI



W listopadzie 2019 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie rozpoczęło współpracę z krakowskim oddziałem Instytutu Pamięci Narodowej. Współpraca ta ma na celu dotarcie do jak największej liczby osób korzystających z krakowskiej komunikacji i poszerzenie ich wiedzy na temat historii Polski. W ramach akcji, IPN przygotowuje 20-30 sekundowe spoty informujące o najważniejszych wydarzeniach z najnowszej historii Polski, które następnie emitowane są na monitorach LCD umieszczonych w krakowskich autobusach i tramwajach. Pierwsze emitowane oraz planowane do misji spoty dotyczą:

- 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości.
- 13 listopada – powołanie Związku Walki Zbrojnej.
- 13 grudnia – początek Stanu Wojennego.
- 18 stycznia – podbój Polski przez Armię Czerwoną.
- 27 stycznia – oswobodzenie KL Auschwitz.
- 4 lutego – konferencja w Jańcie. ■

LILIANNA JAKIEL

DRUGA WIELKA LEKCJA EKOLOGII

W poniedziałek, 7 października 2019 roku w TAURON Arenie Kraków odbyła się 2. Wielka Lekcja Ekologii. Nie mogło na niej zabraknąć Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. To jedno z większych krakowskich wydarzeń promujących ekologiczny styl życia. Głównym celem Wielkiej Lekcji

Ekologii była prezentacja proekologicznych działań realizowanych na rzecz mieszkańców Krakowa przez Gminę Miejską Kraków, spółki komunalne i jednostki miejskie, w szczególności tych związanych z poprawą jakości powietrza, gospodarką niskoemisyjną i nowatorskim systemem gospodarki odpadami.



Wydarzenie oficjalnie otworzył Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa. W swoim wystąpieniu podkreślił jak ważne są kwestie związane z ekologią, troską o czyste powietrze i środowisko w codziennym życiu. W tym roku MPK, przygotowało dla odwiedzających kilka ciekawych atrakcji: ekspozycję elektrycznego i załogowego autobusu, krzyżówki i konkursy z nagrodami, możliwość zapoznania się z obsługą i zakupem biletów w automacie biletowym.

Fot. RedRockS/ARM

JERZY MASZEWSKI

TRAMWAJEM PO ZDROWIE – PRZEBADAJ SIĘ PRZECIWKO RAKOWI!

15

listopada 2018 roku już po raz trzeci na ulice miasta Krakowa wyruszył specjalny „Tramwaj po zdrowie”. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie przy współudziale Krakowskiego Komitetu Zwalczania Raka zorganizowało akcję informacyjną mającą na celu zwiększenie świadomości Krakowian odnośnie profilaktyki antyrakowej, badań i leczenia. W ramach akcji w tym dniu tramwaj kursował w godz. 11:00-13:00. Przedstawiciele KKZR udzielali wszystkim zainteresowanym informacji dotyczących badań, leczenia oraz tego jaką i gdzie pomoc można uzyskać po zdiagnozowaniu nowotworu. ■

KATARZYNA SADOWSKA

ZMIANY W ZASADACH KORZYSTANIA Z P&R



W październiku br. Rada Miasta Krakowa podjęła dwie uchwały odnoszące się do funkcjonowania komunikacji miejskiej. Weszły one w życie z dniem 20 listopada br. I tak zgodnie z zapisami Uchwały nr XXVII/632/19 w sprawie honorowania biletów Parkuj i Jedź (P+R) w środkach komunikacji miejskiej w Krakowie ustalono honorowanie biletów P+R funkcjonujących w systemie parkingów P+R nieorganizowanych przez Gminę Miejską Kraków. Polega ono na ustanowieniu uprawnień do bezpłatnych przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie, realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które

przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, na podstawie biletów P+R ważnych w danej dobie parkingowej. Parkingi te prowadzone są na obszarze gmin, które określiły z Gminą Miejską Kraków w stosownym porozumieniu międzygminnym szczegółowe zasady dotyczące honorowania biletów P+R. Jednocześnie § 2 ww. uchwały mówi, iż ustala się odpłatność w wysokości 10 zł za przejazdy 1 osoby, za nabycie dla pasażerów posiadających ważny bilet P+R uprawnień do przejazdów środkami Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Odpłatność ta wnoszona będzie przez gminy lub operatorów obsługujących obiekty P+R na podstawie stosownych porozumień. ■

KATARZYNA SADOWSKA

KRWIODAWCY POJADĄ TANIEJ KOMUNIKACJĄ

Druga z uchwał Rady Miasta Krakowa Nr XXVII/625/19 wprowadziła zmianę do uchwały Nr XXI/231/11 z lipca 2011 roku w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych oraz przepisów taryfowych w komunikacji miejskiej realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego trans-

portu zbiorowego, polegającą na ustanowieniu uprawnień do przejazdów ulgowych Komunikacją Miejską w Krakowie dla Zasłużonych Honorowych Dawców Krwi II stopnia ze statusem Karty Krakowskiej. Podstawą/dokumentem poświadczającym ww. uprawnienie jest legitymacja „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi” wydana przez Polski Czerwony Krzyż oraz posiadanie statusu Karty Krakowskiej. Uprawnienie to dotyczy tylko biletów okresowych. ■

PPK DLA PRACOWNIKÓW

MPK S.A. w Krakowie jako duże przedsiębiorstwo zostało w 2019 roku objęte obowiązkiem utworzenia Pracowniczych Planów Kapitałowych. W celu wyłonienia instytucji finansowej, z którą została podpisana umowa o zarządzanie PPK został powołany zespół ds. PPK. Członkami zespołu zostali przedstawiciele pracodawcy oraz przedstawiciele wszystkich działających na terenie MPK związków zawodowych. Dokonując wyboru instytucji finansowej członkowie zespołu dołożyli wszelkich starań, aby dokonany wybór miał na uwadze najlepiej rozumiany interes osób zatrudnionych. Zespół wybrał AVIVA Investors Poland TFI, a Zarząd MPK S.A. w Krakowie, przychylając się do wyboru dokonanego przez zespół ds. PPK, w październiku 2019 roku zawarł ze wskazaną instytucją finansową umowę o zarządzanie PPK. Zgodnie z zapisami ustawy o pracowniczych planach kapitałowych obowiązkowym zapisem do PPK zostały objęte osoby w wieku od 18 do 55 lat. Osoby, które ukończyły 55 (a nie ukończyły lat 70) mogą dołączyć do PPK na swój wniosek złożony pracodawcy. Zatrudnieni, którzy ukończyli 70 lat nie mogą przystąpić do PPK.

CO WARTO WIEDZIEĆ O PPK?

Pracownicze Plany Kapitałowe to dobrowolny system długoterminowego oszczędzania, w którym gromadzone są prywatne oszczędności.

KTO I KIEDY MOŻE PRZYSTĄPIĆ DO PPK?

Ustawą o PPK są objęci:

- pracownicy zatrudnieni na podstawie umowy o pracę;
- osoby fizyczne wykonujące pracę nakładczą;
- członkowie rolniczych spółdzielni produkcyjnych lub spółdzielni kółek rolniczych;
- osoby wykonujące pracę na podstawie umowy agencyjnej, umowy zlecenia lub innej umowy o świadczenie usług;
- członkowie rad nadzorczych, którzy podlegają obowiązkowym ubezpieczeniom emerytalnym i rentowym.

CZY MOŻNA ZREZYGNOWAĆ Z WPŁAT DO PPK?

Uczestnictwo w systemie PPK jest w pełni dobrowolne. To oznacza, że pracownik może w dowolnym momencie złożyć deklarację rezygnacji z uczestnictwa w systemie

i przekazywania wpłat do PPK. W tym celu należy złożyć specjalne oświadczenie w formie papierowej.

SKĄD POCHODZĄ I ILE WYNOSZĄ WPŁATY NA PPK?

Wpłaty podstawowe pracownika, który przystąpi do programu, będą obliczane i pobierane przez pracodawcę w momencie wypłaty wynagrodzenia.

Pracownik będzie mógł odprowadzać następujące składki:

- podstawową, wynoszącą 2% wynagrodzenia brutto. Osoby, których wynagrodzenie otrzymywane z różnych źródeł nie przekracza 120% minimalnego wynagrodzenia mogą odprowadzać składkę mniejszą niż 2%, która nie może być jednak niższa niż 0,5% wynagrodzenia brutto.
- dodatkową, do 2% wynagrodzenia.

Rachunek PPK pracownika będzie również zasilany przez wpłaty pracodawcy. Ma on obowiązek przeznaczyć na nie co miesiąc 1,5% wynagrodzenia brutto pracownika. Może też wpłacać składki dodatkowe w wysokości do 2,5% pensji. Wpłaty te nie podlegają składkom na ubezpieczenia emerytalne i rentowe. Jednak w związku z tym, że stanowią one przychód pracownika, są objęte podatkiem dochodowym (potrącanym z wynagrodzenia).

Pracownik	+	Pracodawca	+	Państwo
minimalna		minimalna		250 zł
wpłata 2%		wpłata 1,5%		wpłata
				powitalna
+ dobrowolna		+ dobrowolna		+ 240 zł
wpłata		wpłata		rocznie
dodatkowa		dodatkowa do		
do 2%		2,5%		

CO DZIEJE SIĘ ZE ŚRODKAMI Z PPK W MOMENCIE ZMIANY PRACY?

W nowym miejscu pracy zatrudniony może skorzystać z rozwiązań emerytalnych oferowanych przez nowego pracodawcę. Jeżeli prowadzone jest PPK, dla pracownika tworzony jest nowy rachunek. Dotychczas zgromadzone środki mogą zostać na rachunku utworzonym w poprzednim miejscu pracy lub mogą być przekazane na nowy rachunek (by wszystkie wpłaty były gromadzone w jednym miejscu). ■

MAREK GANCARCZYK

MPK S.A. PO RAZ 19. FAIR PLAY

W piątek, 22 listopada 2019 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie po raz 19. otrzymało tytuł i certyfikat „Przedsiębiorstwa Fair Play”. Podczas uroczystej gali w Warszawie odebrał go Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

MPK S.A. zostało docenione za etyczne postępowanie na co dzień w relacjach z pracownikami, klientami i kontrahentami, a także za udział w przedsięwzięciach społecznych i dbałość o środowisko naturalne.

Przypomnijmy, że „Przedsiębiorstwo Fair Play” jest ogólnopolskim programem, w którym co roku, już od prawie 20 lat oceniane są wszystkie aspekty działalności firmy, sposób i styl prowadzenia przedsiębiorstwa, a nie tylko jego wyniki ekonomiczne. Program ten ma na celu promowanie etyki w działalności gospodarczej rozumianej jako właściwe zarządzanie relacjami z różnymi interesariuszami firmy. Warto zaznaczyć, że krakowski przewoźnik w programie uczestniczy od 2001 roku za każdym razem uzyskując tytuł „Przedsiębiorstwo Fair Play”. ■



Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes MPK S.A. z certyfikatem Fair Play

BEATA BALICKA

ZIELONY PRZYSTANEK W KRAKOWIE

Wielkimi krokami wkraczamy w ten szczególny czas w roku, kiedy powietrze staje się coraz mniej zdadne do oddychania. Mimo że różnymi sposobami próbujemy zmniejszyć poziom smogu, alarmy pokazują mieszkańcom wciąż wysokie wyniki.

Nie ogrzewamy już domów wątpliwej jakości opałem, ale nadal nie możemy zrezygnować z używania samochodów, a to one właśnie generują sporą ilość zanieczyszczeń. W dodatku takich, które utrzymują się nisko, tam, gdzie codziennie się przemieszczamy i jesteśmy zmuszeni do ich wdychania.

Pojawił się jednak kolejny pomysł na walkę z zanieczyszczeniem. Wersja testowa stanęła niedawno przy Centrum Kongresowym ICE Kraków, a na wersję pełnowymiarową mogliśmy głosować w ostatniej edycji Budżetu Obywatelskiego. Pomysłem tym są zielone przystanki. Co to takiego? To wiaty przystankowe obsadzone zielenią – na dachu i ścianach. Roślinność wykorzystana

do tego projektu ma za zadanie poprawiać mikroklimat, obniżać temperaturę, wchłaniać wody opadowe. Oczekiwanie na takim przystanku ma być przyjemnością – rośliny dają przyjemny cień i chłód oraz poprawiają jakość powietrza, a ponadto działają relaksująco, gdyż obcowanie z naturą redukuje stres. Zielone przystanki mają być zlokalizowane w miejscach najbardziej narażonych na zanieczyszczenia powietrza, strategiczne ich rozlokowanie pozwoli korzystać z nich większości mieszkańców Krakowa.

I ktoś może powiedzieć – a co to da? To tylko kilka metrów kwadratowych trawy i roślin, powietrze się od tego nagle nie oczyści. I jest to prawda. Jeden zielony przystanek nie dokona rewolucji w likwidacji zanieczyszczeń powietrza. Ale jeśli będzie ich więcej, to efekty mogą już być zauważalne. Może jeden zielony przystanek to i niewielka zmiana na lepsze, ale każda zmiana na lepsze jest właśnie tym – zmianą na lepsze. To mały krok w stronę lepszego powietrza. ■



TOMASZ TULEJA

SKUPIENIE W ROZPROSZENIU

Często, by coś opisać używamy bardzo wielu słów, a i tak nie trafiamy z przekazem do obiorcy. Czasem udaje się jednak znaleźć jedno słowo, które opisuje sytuację lub zdarzenie w sposób kompletny. Jest zwieńczeniem wszystkich możliwych opisów tego, o czym mówimy.

Można się zastanowić, jak opisać to, co widzi motorniczcy w czasie prowadzenia tramwaju. Poza tym, że przez cały czas widzi przed sobą dwie równoległe kreski, które go prowadzą, widzi też to, co dzieje się w ruchu ulicznym. A dzieje się dużo. Weźmy choćby pod lupę godziny szczytu i skrzyżowanie pod Poczta Główną. Wydawałoby się, że ruchem ulicznym rządzą określone w przepisach reguły. Na pozór. We wspomnianym miejscu i czasie, wszyscy jadą z każdej strony i wszędzie.

Gdyby chcieć opisać jednym słowem skrzyżowanie pod Poczta w godzinach szczytu, intuicyjnie nasuwa się „chaos”. Jednak do konkretnej sytuacji, słowo to wydaje się zbyt ogólne. Tymczasem skrzyżowaniem pod Poczta rządzą jakieś reguły, których w chaosie nie ma. Ludzie i pojazdy starają się raczej utrzymać obrany przez siebie kierunek. Niczym wysypany z worka groch, którego ziarna w mniejszych lub większych grupkach rozbiegają się jakby przed czymś uciekały i pędzą w nadanym kierunku, by razem gwałtownie go zmienić i pędzić dalej indywidualnie lub grupą w inną stronę. Słowem, które pełniej opisuje tę sytuację, wydaje się być:

„rozproszenie”.

Każdy przechodzień, każdy kierowca jest niezależny od innych. Na moment przyłącza się do grupki podążającej akurat w tę samą stronę, ale bez większego przywiązania, zmienia kierunek według własnego uznania.

Skrzyżowanie pod Poczta widziane z kabiny motorniczego wygląda właśnie tak, jakby ktoś z każdej przecznicy sypnął grochem o różnym rozmiarze. Pędzące ziarna próbują przebić się przez tarczę skrzyżowania i przedostać na drugą stronę. Wszystko w rozsypce.

Przyznaję bez bicia, że nie weryfikowałem swoich kompetencji intelektualnych wobec twórczości ostatniej polskiej noblistki. Niemniej narracja, jaką posłużyła się w czasie mowy noblowskiej, by opisać otaczający nas dzisiaj świat okazuje się być tak trafna i skondensowana, że można szukać odzwierciedlenia owej narracji w wielu sytuacjach. Jak się okazuje, również w tym, jak poruszamy się względem siebie. Rozproszeni.

Ktoś jednak musi panować nad tym, co dzieje się na skrzyżowaniu pod Poczta. Ktoś musi ułożyć sobie w głowie plan tego, jak zachowają się poszczególne „ziarna grochu” wpuszczone na skrzyżowanie. Dokąd pojedą, czy pobiegą, które będą szybsze i wyprzedzą pozostałe. Ktoś musi bacznie obserwować najbardziej kruche ziarna, które niczym w amoku pędzą przez skrzyżowanie ryzykując tym, co dla nich najważniejsze. Ten ktoś musi wykazywać ponadprzeciętne:

„skupienie”.

Ów ktoś jest jak najbardziej przeciętny. A jednak wykazuje się ponadprzeciętnymi cechami, by bezpiecznie, na centymetry i wśród ludzi otępionych smartfonami, ślepo biegnących przed siebie, przeprowadzić przez skrzyżowanie pod Poczta kilkudziesięciotonowy tramwaj. Tym kimś jest motorniczy.

Skupienie na tak wysokim poziomie nie przychodzi jednak łatwo i od razu. Wymaga praktyki, a wraz z nią treningu. Tymczasem wobec świeżo upieczonego motorniczego, jego nowy zawód jest bezlitosny. O utrzymanie skupienia przez tak długi czas i w takim napięciu musi walczyć. Walkę toczy przede wszystkim z ograniczeniami swojego organizmu. Z własnymi słabościami. Z czasem dopiero wypracowuje swoje metody, swoje rytuały, by nie dać się rozproszyć.

Z czasem przy dojeździe do skrzyżowania pod Poczta motorniczy na chwilę wycisza się, by z wszechobecnego szumu zdarzeń i bodźców wybrać najistotniejsze w tej chwili. Z czasem skupieniu poddaje się nie tylko umysł, ale całe ciało, które zastyga w napięciu, a jego reakcje koncentrują się na szybkości działania. Nie wykonuje zbyt gwałtownych ruchów głową, by percepcja nie uległa zmianie, a wraz z nią nie doszło do utraty punktów odniesienia. Z czasem wreszcie motorniczy wstrzymuje oddech, by wzmocnić czujność, aby kolejna osoba przebiegająca przed tramwajem nie wybiła motorniczego z rytmu i nie spowodowała niekontrolowanej reakcji, która przełoży się na ruch kilkudziesięciotonowego wagonu. Łatwo tu o błąd.

Wydaje się, że już po wszystkim. Można zrobić wydech. Chwila odprężenia. Kilkanaście sekund i... kolejne skrzyżowanie. I znów:

„skupienie w rozproszeniu”. ■

PIOTR KULA

KALENDARIUM

11.09.2019 r. godz. 7:40

Ul. Kotlarska kierunek Klimeckiego kolizja tramwaju linii nr 9 z kosiarką. Zatrzymanie trwało 37 minut.

11.09.2019 r. godz. 8:05

Brak napięcia w sieci trakcyjnej (awaria w zakładzie energetycznym) na ciągu ulic Wielicka, Limanowskiego i Na Zjeździe. W związku z równoczesnym zatrzymaniem na ul. Kotlarskiej „odcięte” od „Centrum” zostały „Borek Fałęcki”, „Czerwone Maki”, „Kurdwanów”, „Nowy Bieżanów” i „Mały Płaszów”. Zatrzymanie trwało 37 minut.

14.09.2019 r. godz. 20:00

Ulica Starowiślna kierunek Plac Bohaterów Getta z powodu usterki torowej wyłączony został z ruchu odcinek pomiędzy ulicą Miodową, a św. Wawrzyńca. Wszystkie linie zostały skierowane na trasę objazdową przez ul. Dajwór. Usterka usunięta w dniu 15.09.2019r. o godz. 3:25

22.09.2019 r. godz. 15:51

Ulica Basztowa kierunek Dunajewskiego potrącenie pieszej przez autobus linii 708. Poszkodowana z urazem nóg zabrana do szpitala. Ruch wahadłowy dla autobusów, tramwaje kierowane przez ul. Westerplatte. Zatrzymanie trwało 33 minuty.

30.09.2019 r. godz. 15:08

Ulica Starowiślna kierunek Plac Bohaterów Getta usterka torowiska - brak około 50 cm „główki” szyny. Awaryjna naprawa torowiska trwała 174 minuty.

07.10.2019 r. godz. 12:07

Ulica Podchorążych kierunek Królewska zderzenie tramwaju linii 24 z samochodem Suzuki. Poszkodowana z samochodem z urazem biodra i szyi zabrana do szpitala. Zatrzymanie trwało 50 minut.

07.10.2019 r. godz. 15:20

Wykolejenie tramwaju linii 13 przy wjeździe na pętlę „Bronowice”. Zatrzymanie trwało 77 minut.

20.10.2019 r. godz. 5:22

Ulica Bratysławska kierunek „Krowodrza Górka”, agresywny nietrzeźwy pasażer rozbił szybę w drzwiach tramwaju linii 5. Sprawca dewastacji zatrzymany przez prowadzącego z pomocą pasażerów, przekazany funkcjonariuszom Policji. Zatrzymanie trwało 33 minuty.

24.10.2019 r. godz. 14:05

Aleja Pokoju (na wysokości pętli „Dąbie”) kierunek „Wzgórza Krzesławickie” z powodu usterki torowiska doszło do wykolejenia tramwaju linii 1. Zatrzymanie trwało 105 minut.

04.11.2019 r. godz. 18:49

Ulica Limanowskiego kierunek Plac Bohaterów Getta potrącenie pieszego przechodzącego przez jezdnię w miejscu niedozwolonym przez tramwaj linii 22. Poszkodowany zabrany w stanie zagrożającym życiu do szpitala. Zatrzymanie trwało 171 minut.

06.11.2019 r. godz. 10:12

Aleja Jana Pawła II zablokowany ruch tramwajowy w obu kierunkach – na torowisku „wylądował” samochód marki Seat Leon. Zatrzymanie trwało 24 minuty.

09.11.2019 r. godz. 18:12

Aleja Solidarności zablokowany ruch tramwajowy w obu kierunkach – na torowisku „wylądował” samochód marki Renault.

18.11.2019 r. godz. 8:27

Ulica Klimeckiego kierunek Kuklińskiego potrącenie przez tramwaj linii 50 rowerzysty przejeżdżającego przez przejście dla pieszych. Poszkodowany z urazem głowy zabrana do szpitala. Zatrzymanie trwało 84 minuty.

21.11.2019 r. godz. 11:40

Ulica Basztowa zablokowany ruch tramwajowy w obu kierunkach w związku z manifestacją Hutników przy Urzędzie Wojewódzkim. Zatrzymanie trwało 75 minut.

22.11.2019

W piątek, 22 listopada 2019 roku Miejskie Przedsiębiorstwo komunikacyjne S.A. w Krakowie po raz 19. otrzymało tytuł i certyfikat „Przedsiębiorstwa Fair Play”. Podczas uroczystej gali w Warszawie odebrał go Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

24.11.2019 r. godz. 19:08

Ulica Wadowicka kierunek Kalwaryjska poważna usterka torowiska. Tramwaje kierowane przez teren Zajezdni Podgórze. Naprawa trwała 66 minut. ■

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach

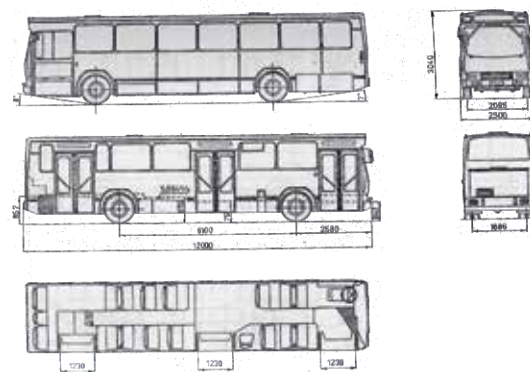




Jelcz 120M

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 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 eksploatacji wszystkie pojazdy zgromadzono 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

Miejsz siedzących: 34

Miejsz 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 kierowcy. Jest ona zabudowana na pełnej szerokości autobusu (z dwoma niezależnymi wyjściami). System informacji pasażerskiej składa się z urządzeń mieleckiej firmy R&G Plus. Białe 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

Miejsz siedzących: 40+1

Miejsz stojących: 110

W związku z błędem w poprzedniej edycji kart z autobusami (w opisie Jelcza 120M znalazł się nieodpowiedni szkic pojazdu) drukujemy ponownie zdjęcia i opisy Jelcza 120M oraz Mercedes-Benz Conecto G. Za pomyłkę przepraszamy.

Redakcja



Jelcz 120M

Seria: Krakowskie autobusy



Mercedes-Benz Conecto G

Seria: Krakowskie autobusy

