

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 3 (76) 2020  
lipiec-wrzesień



## W numerze:

O sytuacji krakowskiego przewoźnika w czasach pandemii mówi Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

Do podróży krakowskimi tramwajami i autobusami zachęca prof. Czesław Dźwigaj

Zbierz kolekcję kart z pojazdami krakowskiego MPK – w tym numerze karta z pojazdami technicznymi





[facebook.com/mpkkrakow](https://facebook.com/mpkkrakow)



**Lubię to!**

# KRAKÓW BEZ PASAŻERÓW I KOMUNIKACJI NIE JEST TYM SAMYM MIASTEM

**J**aki widok zapamiętam najbardziej z początku pandemii koronawirusa? Poza obrazami ze szpitali, które były pokazywane w każdej telewizji i w każdym portalu internetowym, będą to puste krakowskie ulice oraz tramwaje, które zamiast wozić pasażerów stały w zajezdniach. To nie był normalny czas, a ograniczenia wynikające z pandemii dotknęły nas wszystkich. Na szczęście mimo tej trudnej sytuacji MPK S.A. w Krakowie nie zrezygnuje z zakupu nowych pojazdów. Jak zapewnił w wywiadzie, który publikujemy w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” Rafał Świerczyński, prezes zarządu krakowskiego przewoźnika, proces wymiany taboru, przede wszystkim tramwajowego, będzie kontynuowany. Potwierdza to realizowany przez Stadlera kontrakt na dostawę do Krakowa 50 nowoczesnych Lajkoników. Gorąco zachęcam do lektury rozmowy z prezesem zarządu MPK S.A. w Krakowie, w której odpowiada na pytania m.in. o wpływie pandemii koronawirusa na sytuację finansową spółki.

W tym numerze przeczytacie również o relacji z wyjazdu Lajkoników na regularne linie. W dniu, kiedy to się stało jeden z wagonów przewiózł dziennikarzy z zajezdni tramwajowej aż do pętli Czerwone Maki bez korzystania z sieci trakcyjnej. To pierwszy taki przejazd w Polsce.

W tym numerze piszemy nie tylko o inwestycjach. Ja gorąco zachęcam do przeczytania wywiadu z Czesławem Dźwigajem, znanym rzeźbiarzem. Okazuje się, że profesor Dźwigaj regularnie korzysta z komunikacji miejskiej i jest to dla niego najlepszy sposób na dojazd do centrum miasta.

Czytelnikom „Przewoźnika Krakowskiego” przypominamy o obowiązujących obecnie zasadach podróży krakowskimi tramwajami i autobusami. Oczywiście bardzo się cieszę, że pasażerów cały czas przybywa, ale w trosce o bezpieczeństwo nas wszystkich apeluję o zakrywanie ust i nosa podczas podróży komunikacją. Niestety, nie wszyscy do tego obowiązku się stosują.

*Marek Gancarczyk  
Redaktor Naczelny*

## PRZEWOŹNIK 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:** Dwa tramwaje Lajkonik na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze, tuż przed wyjazdem na regularne linie

**Zdjęcia w numerze:** Grzegorz Mental

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

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

## W NUMERZE:

<b>Kraków bez pasażerów i komunikacji nie jest tym samym miastem</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	3
<b>Dwa Lajkoniki wyjechały na regularne linie</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	5
<b>Kraków podpisał umowę na 35 nowych tramwajów, ma szansę na kolejne 25</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	8
<b>„Jestem wdzięczny wszystkim pracownikom za ostatnie miesiące pracy”</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	10
<b>Umowa na dostawę 50 sztuk przegubowych autobusów zasilanych energią elektryczną podpisana</b> <i>Ryszard Wróbel</i> .....	13
<b>Koniec programu NCBR</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	14
<b>Plac dla elektryków na terenie zajezdni Wola Duchacka</b> <i>Mateusz Kraszewski</i> .....	15
<b>MPK S.A. kupuje małe autobusy</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	16
<b>Kraków zainteresowany pojazdami zasilanymi wodorem</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	17
<b>MPK S.A. w Krakowie i Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie podpisały porozumienie o współpracy</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	18
<b>Minęło 20 lat od śmierci księdza Stefana Mazgaja wspierającego Solidarność w MPK</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	19
<b>100. rocznica urodzin Jana Pawła II</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	20
<b>Dziwię się, że ktoś w Krakowie chce jechać do centrum samochodem. O podróżach krakowskimi tramwajami i autobusami rozmawiamy z prof. Czesławem Dźwigajem</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	20
<b>#Zwiedzaj Kraków z okien zabytkowych tramwajów i autobusów</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	20
<b>Modele zabytkowych i współczesnych pojazdów z kartonu</b> <i>Małgorzata Rzeczyński</i> .....	23
<b>Mija 25 lat od wycofania papierowych biletów okresowych</b> <i>Jacek Kołodziej</i> .....	28
<b>Przedłużenie ważności uprawnień Karty Krakowskiej na kolejny rok</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	30
<b>Kraków stawia na płatności bezgotówkowe w automatach mobilnych</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	32
<b>MPK otworzyło pięć PSB</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	33
<b>Maseczki obowiązkowe w komunikacji miejskiej</b> <i>Katarzyna Sadowska</i> .....	33
<b>U prowadzących nie kupimy już biletu</b> <i>Katarzyna Sadowska</i> .....	34
<b>Drzwi w pojazdach znów otwierają pasażerowie przyciskiem</b> <i>Katarzyna Sadowska</i> .....	34
<b>Koronawirus zmienił zasady zarządzania komunikacją miejską</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	35
<b>Wybory przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej</b> <i>Katarzyna Sadowska</i> .....	38
<b>MPK S.A. w Krakowie zachęca do oddawania krwi</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	38
<b>MPK S.A. kontroluje stacje obsługi tramwajów i autobusów</b> <i>Marek Gancarczyk</i> .....	39
<b>Najdłuższa i najkrótsza linia komunikacyjna w Krakowie</b> <i>Beata Balicka</i> .....	40
<b>Kalendarium</b> <i>Piotr Kula</i> .....	41
<b>Fotozabawa</b> .....	42



16



21



23



31



MAREK GANCARCZYK

# DWA LAJKONIKI WYJECHAŁY NA REGULARNE LINIE



## Pierwszy Lajkonik wyjechał na linię nr 52

**P**ierwszy tramwaj Lajkonik, który dotarł do Krakowa i otrzymał numer RY825 zaczął kursować na linii nr 52, która łączy nowohuckie osiedle Piastów z pętlą Czerwone Maki P+R. Na tej linii nowy tramwaj zastąpił wystużony i wysokopodłogowy pociąg złożony z wagonów E1 i C3. Z kolei drugi Lajkonik o numerze RY826 wyjechał na linię nr 3 (Nowy Bieżanów P+R – Krowodrza Górka), gdzie zastąpił mniej pojemny tramwaj NGT6.

To wszystko wydarzyło się 18 czerwca 2020 roku. Był to jednocześnie dzień, w którym powinien odbyć się pochód Lajkonika, zwierzynieckiego konika. Mieszkańcy Krakowa w tym roku po raz pierwszy od 73 lat nie mogli uczestniczyć w tej jednej z najstarszych krakowskich tradycji o 200-letniej historii. Brak tego wydarzenia miał im wynagrodzić wyjazd innego Lajkonika – nowoczesnego tramwaju.

Warto podkreślić, że pasażerowie Lajkonika, który kursował tego dnia na linii nr 52, jako pierwsi w Polsce



Lajkonik z zajezdni tramwajowej Podgórze do Czerwonych Maków P+R przejechał z opuszczonym pantografem





Drugi z Lajkoników wyjechał na linię nr 3

mieli okazję podróżować tramwajem wyposażonym w innowacyjny system, umożliwiający jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej. Przypomnijmy, że wszystkie nowe niskopodłogowe tramwaje mają długość 33,4 metra i szerokość 2,4 m.

Całkowita pojemność pojazdu to 225 osób, w tym 82 miejsca siedzące. Tramwaje są wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wy-





Lajkoniki na regularne linie wyjechały z zajazdni tramwajowej Podgórze

świetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów jest zamontowana specjalna platforma, która ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach. Z myślą o użytkownikach smartfonów w pojeździe do dyspozycji są porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych oraz gniazdka elektryczne. W wyposażeniu wagonu nie zabrakło apteczki pierwszej pomocy. Dwa tramwaje z tej dostawy są jako pierwsze w Krakowie wyposażone w innowacyjny system, umożliwiający jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej (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 są przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwi wykorzystywanie energii hamowania. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewniają z kolei komfortowe warunki pracy dla motorniczek. Warto podkreślić, że nowoczesny, spełniający najwyższe międzynarodowe standardy designu tramwaj został opracowany przez Nilsa Krügera, profesora Akademii Sztuki Weissensee w Berlinie. Do projektu



Lajkoniki są kierowane na linie m.in. do Nowej Huty

malowania tramwaju wykorzystano krakowskie barwy: białą i niebieską, ale bez ułożenia ich na pojeździe w formie pasów. Nowy design nawiązuje do eksploatowanych już w Krakowie tramwajów i wykorzystuje motyw lajkonika, który został wprowadzony we wnętrzach krakowskich pojazdów w 2012 roku. ■

# KRAKÓW PODPISAŁ UMOWY NA 35 NOWYCH TRAMWAJÓW, MA SZANSE NA KOLEJNE 25



**W**

dniu 29 kwietnia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podpisało kolejny kontrakt na dostawę nowoczesnych tramwajów.

Po raz drugi ich dostawcą będzie Stadler. Umowę w formie elektronicznej podpisali przedstawiciele zarządu MPK S.A. w Krakowie, Rafał Świerczyński (prezes zarządu) i Katarzyna Bury (członek zarządu) oraz Arkadiusz Świerkot (członek zarządu Stadler Polska) przedstawiciel

konsorcjum firm Stadler Polska Sp. z o.o. i Stadler Środa Sp. z o.o.

Podpisana umowa ramowa daje możliwość dostawy do Krakowa nawet 60 nowych, niskopodłogowych tramwajów. Jednocześnie podpisane zostały także dwie umowy realizacyjne na dostawę łącznie 35 pojazdów za kwotę 293 mln zł netto. A to jeszcze nie koniec. Przez najbliższe cztery lata MPK S.A. będzie miało bowiem możliwość w ramach zawartej umowy ramowej zakupu pozostałych



25 tramwajów (będzie to możliwe z chwilą uzyskania zewnętrznego finansowania).

Dostawy 35 nowych tramwajów są planowane na lata 2022-2023 roku.

Przypomnijmy, że podpisana umowa to efekt działań, które MPK S.A. rozpoczęło już w 2018 roku. To wtedy krakowski przewoźnik zaprosił producentów do dialogu technicznego. W efekcie w kwietniu 2019 roku został ogłoszony przetarg, w ramach którego 17 września 2019

z czterema wózkami jezdny. Drzwi wejściowe o większej niż standardowo szerokości (1400 mm) zapewniają szybką wymianę pasażerów. Specjalna konstrukcja czoła pojazdu zmniejsza ryzyko wciągnięcia pieszego pod pojazd w razie wypadku. W nowych tramwajach będzie więcej przestrzeni z niską podłogą, a także więcej miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Nowością będą także specjalne oparcia zamontowane dla osób stojących. Tramwaje przewiozą jednocześnie 238 pasażerów



Arkadiusz Świerkot w imieniu firmy Stadler podpisuje umowę na nowe tramwaje

roku konsorcjum firm Stadler Polska Sp. z o.o. i Stadler Środa Sp. z o.o. złożyło swoją ofertę.

– Warto zaznaczyć, że środki na realizację tego zamówienia pochodzą z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Podjęliśmy już także działania, aby projekt mógł być refinansowany ze środków Unii Europejskiej w obecnej lub przyszłej perspektywie finansowej – powiedział po podpisaniu umowy Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A.

Co będzie wyróżniać nowe zamawiane przez krakowskiego przewoźnika tramwaje? Zamówione tramwaje będą kontynuacją produkowanej obecnie serii TANGO Kraków Lajkonik. Są to trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe

w tym 75 osób na miejscach siedzących. Będą wyposażone między innymi w klimatyzację, automat biletowy, system informacji pasażerskiej, system monitorowania oraz porty USB do ładowania smartfonów. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią motorniczemu komfortowe warunki pracy.

Warto podkreślić, że dwa tramwaje będą przystosowane do jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej, a pozostałe zostaną tak zaprojektowane, aby w przyszłości móc korzystać z tego rozwiązania. Tym samym MPK S.A. kontynuuje projekt, który w przyszłości pozwoli krakowskim tramwajom kursować także na trasach, gdzie nie będzie dostępna sieć trakcyjna. ■

# „JESTEM WDZIĘCZNY WSZYSTKIM PRACOWNIKOM ZA OSTATNIE MIESIĄCE PRACY”

## O PANDEMII KORONAWIRUSA I SKUTKACH, JAKIE PRZYNIOSŁA ONA DLA KRAKOWSKIEGO PRZEWOŹNIKA ROZMAWIAMY Z RAFAŁEM ŚWIERCZYŃSKIM, PREZESEM ZARZĄDU MPK S.A. W KRAKOWIE

**M**arek Gancarczyk: W jednym z wywiadów prezydent Krakowa Jacek Majchrowski powiedział, że miejską spółką, która poniosła największe straty podczas pandemii koronawirusa było MPK. Jakie skutki finansowe spowodowała pandemia u krakowskiego przewoźnika?

Rafał Świerczyński: W tym roku od stycznia do maja spadek przychodów w porównaniu z wcześniejszym okresem wyniósł w trakcji tramwajowej 25 proc., a w trakcji autobusowej 10 proc. W szczycie pandemii praca przewozowa została zredukowana o ok. 60 proc. To wszystko spowodowało, że mamy 43 mln zł mniej przychodów za ten okres. W wariantcie negatywnym, który także biorę pod uwagę, strata na koniec 2020 roku może wynosić nawet ok. 35 mln zł. Oczywiście to jaka będzie ostateczna wysokość tej straty zależy od powrotu komunikacji w pełnym wymiarze w czwartym kwartale obecnego roku. Na pewno będziemy dążyć do tego, aby ta kwota była jak najniższa.

**MG: Jakie ta sytuacja wymusi oszczędności?**

RŚ: Mniejsze przychody sprawiły, że już zostały podjęte działania zmierzające do zmniejszenia naszych wydatków. Dotyczy to przede wszystkim ograniczenia bieżących kosztów, w tym kosztów eksploatacyjnych i wydatków na remonty. Cały czas staramy się też szukać jak najtańszych dostawców. Oczywiście nie ma mowy o oszczędnościach w tych dziedzinach, które są związane z bezpieczeństwem naszych pasażerów oraz naszych pracowników.

**MG: Czy inwestycje MPK związane z zakupem nowoczesnych tramwajów i autobusów są zagrożone?**

RŚ: Mieszkańców na pewno ucieszy fakt, że żadna z zaplanowanych przez nas inwestycji związana z zakupem

nowego taboru tramwajowego i autobusowego nie jest obecnie zagrożona. Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że uzyskaliśmy środki finansowe z Unii Europejskiej oraz kredyt z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, którego spłata jest rozłożona na okres 20 lat. Przy tej okazji warto pokreślić, że tylko z UE udało nam się przez ostatnie 15 lat pozyskać ponad 1 miliard zł dotacji.

**MG: Wiemy już na pewno, że z powodu pandemii w tym roku nie zostaną dostarczone wszystkie zamówione przez MPK nowoczesne tramwaje Lajkonik? Czy wiadomo już o ile opóźni się kontrakt i kiedy przyjedzie ostatni, 50. Lajkonik?**

RŚ: Od producenta tych wagonów, czyli firmy Stadler, otrzymaliśmy już uaktualniony harmonogram dostaw, który uwzględnia problemy spowodowane przez pandemię koronawirusa. Do końca 2020 roku do Krakowa ma trafić 35 Lajkoników, a pozostałe 15 do końca pierwszego kwartału 2021 roku.

**MG: W najgorszym dla transportu okresie pandemii, czyli na przełomie marca i kwietnia, liczba pasażerów zmniejszyła się o ok. 80 proc., wiele tramwajów i autobusów nie wyjeżdżało z zajezdni. Kursy nadal są ograniczone, a związku z tym mniej jest potrzebnych kierowców i motorniczych. Czy istnieje realne ryzyko zwolnień?**

RŚ: Rzeczywiście mamy za sobą bardzo trudny okres. Nie da się jednak ukryć, że poziom zatrudnienia jest w naszym przedsiębiorstwie całkowicie uzależniony od zlecanej nam przez organizatora transportu pracy przewozowej. Jeżeli te przewozy są na dłuższy czas drastycznie ograniczone, to spółka musi się do nich wcześniej czy później dostosować. Na szczęście obecnie zakładamy, że po wakacjach komunikacja miejska wróci do tego poziomu, który był przed pandemią. Dlatego też staramy się utrzymać maksymalny stan zatrudnienia, wykorzystując





do tego wszystkie dostępne środki, m.in. wsparcie rządowe w ramach tarczy antykryzysowej 4.0.

**MG: No właśnie, czy takie przedsiębiorstwo jak MPK S.A. w Krakowie może liczyć na rządową pomoc w tym trudnym okresie?**

RŚ: Tak, nasze przedsiębiorstwo może liczyć na pomoc finansową w ramach wprowadzonej przez parlament tarczy 4.0. Wymaga to jednak spełnienia określonych warunków. Procedura złożenia wniosku wcale nie jest prosta. Mam jednak nadzieję, że do końca lipca uda nam się wyjaśnić wszystkie wątpliwości z odpowiednimi instytucjami, w tym przy wsparciu prawników i nasz wniosek zostanie skutecznie złożony.

**MG: Czy planowane są zmiany dotyczące czasu pracy prowadzących oraz poziomu wynagrodzenia pracowników MPK?**

RŚ: Dotychczasowe propozycje rządu i wsparcie w zakresie utrzymania miejsc pracy powinny pozwolić na utrzymanie dotychczasowego nominału czasu pracy.

Pracownicy zatrudnieni na umowę o pracę mogą więc liczyć na to, że wypracują normalną przewidzianą w kodeksie pracy liczbę godzin. Co do wysokości wynagrodzenia, to będziemy podejmować działania zmierzające do utrzymania naszej dotychczasowej polityki w tym zakresie. Przygotowaliśmy także program wsparcia dla tzw. agentów, czyli osób prowadzących działalność gospodarczą, którzy świadczą dla nas usługi. Trzeba jednak pamiętać, że MPK jako spółka akcyjna, jest zależna od Walnego Zgromadzenia, czyli Prezydenta Krakowa. Nie jest żadną tajemnicą, że sytuacja finansowa miasta ucierpiała podczas pandemii, bo jak w każdym innym mieście także w Krakowie budżet jest skorelowany z przychodami mieszkańców, przedsiębiorców, czy firm, które tu działają. Koronawirus sprawił, że te przychody drastycznie zmalały, istnieje więc ryzyko wprowadzenia przez władze miasta oszczędności w zakresie transportu publicznego. Z drugiej strony elementem decydującym o sytuacji spółki mogą być także ewentualne decyzje Rady Miasta Krakowa dotyczące wysokości cen biletów komunikacji miejskiej.

**MG: Wybuch pandemii to także wiele trudnych decyzji dla zarządu MPK. Czego dotyczyła najtrudniejsza z nich?**

**RŚ:** Dla mnie najtrudniejszy był początek epidemii koronawirusa w Polsce, kiedy trzeba było podejmować bardzo szybko różnego rodzaju decyzje, aby zabezpieczyć wszystkich pracowników, w tym m.in. prowadzących przed zarażeniem się Covid-19. Wiele z tych decyzji było tym trudniejsze, że nikt wtedy jeszcze do końca nie wiedział jak o to bezpieczeństwo pracowników trzeba dbać. Wprowadzaliśmy więc często rozwiązania jako pierwszy przewoźnik w Polsce. Tak było chociażby ze strefą wydzieloną w pojazdach w rejonie kabiny prowadzącego czy też dezynfekcją pojazdów z wykorzystaniem lamp UV.

**MG: Czy po ogłoszeniu stanu pandemii koronawirusa spodziewał się Pan sytuacji, w której kierowcy i motorniczowie będą się bali przychodzić do pracy i nie będzie miał kto przewozić pasażerów?**

**RŚ:** Po wybuchu pandemii koronawirusa towarzyszyły nam wszystkim różnego rodzaju obawy. Do zarządu MPK od samego początku tej epidemii docierały liczne zapytania od prowadzących oraz pracowników zapleczka dotyczące bezpieczeństwa. Pamiętajmy, że w tym czasie, kiedy wiele osób mogło zostać w domu i pracować zdalnie to kierowcy, motorniczowie, mechanicy, dyspozytorzy i wielu innych zatrudnionych w MPK pracowników musiało do tej pracy przychodzić, aby zapewnić transport do szpitali, piekarni, sklepów i innych zakładów niezbędnych do naszego życia. To co chcę podkreślić to fakt, że nie było ani jednego dnia podczas pandemii, aby nie mogła być świadczona usługa przewozowa, bo ktoś odmówił pracy. To świadczy



Zakupy nowych tramwajów będą kontynuowane

o dużej odpowiedzialności, a często odwadze naszych pracowników. Przecież za sterami tramwajów i autobusów pracują ojcowie i mamy małych dzieci, a także synowie i córki mieszkający ze starszymi rodzicami. Dlatego bardzo doceniam i jestem wdzięczny wszystkim

pracownikom za ostatnie miesiące, kiedy niezależnie od warunków wypełniali swoje obowiązki. Z perspektywy czasu można z całym przekonaniem powiedzieć, że podejmowane przez nas decyzje i wprowadzone procedury po wybuchu pandemii były słuszne i zapewniły poczucie bezpieczeństwa pracownikom. A co najważniejsze były skuteczne i jak na razie uchroniły nas przed wewnętrznymi zarażeniami Covid-19. Wszystkie przypadki zarażeń naszych pracowników, a były tylko trzy, były zarażeniami zewnętrznymi.

**MG: Po zniesieniu wielu ograniczeń przez rząd, w tramwajach i autobusach znów jest coraz więcej pasażerów. Część osób nadal obawia się jednak korzystać z transportu**

**miejskiego? Jak uspokoić te osoby i przekonać je do powrotu?**

**RŚ:** To rzeczywiście jedno z trudniejszych zadań jakie stoi obecnie przed wszystkimi przewoźnikami i organizatorami transportu nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach. W tym zakresie planowane są działania ogólnopolskie, koordynowane przez takie instytucje jak Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej oraz Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego, których MPK S.A. w Krakowie jest aktywnym członkiem. Mam jednak nadzieję, że do powrotu do naszych pojazdów przekonamy mieszkańców przede wszystkim naszą ciężką pracą i staraniami o coraz bardziej bezpieczny i komfortowy transport. ■



RYSZARD WRÓBEL

# UMOWA NA DOSTAWĘ 50 SZTUK PRZEGUBOWYCH AUTOBUSÓW ZASILANYCH ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ PODPISANA



Nowe autobusy elektryczne będą kursować przez Aleje Trzech Wieszczów

**W** maju 2020 roku nastąpiło zakończenie postępowania przetargowego, a w dniu 25 maja została podpisana umowa na dostawę 50 sztuk przegubowych autobusów zasilanych energią elektryczną. Zakup tych autobusów realizowany jest w ramach projektu unijnego związanego z obsługą taboru zeroemi-

syjnym czterech linii komunikacji miejskiej: 144, 173, 179 i częściowo linii 503.

Nowe pojazdy zastąpią wycofywane z eksploatacji autobusy przegubowe z silnikami spalinowymi z najniższymi normami emisji spalin. Postępowanie prowadzone było jako zamówienie sektorowe w trybie przetargu nieograniczonego, zgodnie z przepisami prawa zamówień pu





blicznych. Sama procedura postępowania nie odbiegała od innych postępowania prowadzonych w latach poprzednich. W tym celu powołana została komisja przetargowa, która opracowała szczegółową specyfikację istotnych warunków zamówienia oraz wymagania techniczne dla autobusu będącego przedmiotem zakupu. Również w tym przetargu, na etapie tworzenia wymagań technicznych duży nacisk został położony



Obecnie MPK S.A. posiada 28 autobusów elektrycznych

na zapewnienie niezawodności eksploatacyjnej i odporności antykorozyjnej. Pomimo innowacyjnego przedmiotu zamówienia, jego rozwiązania techniczne mają być sprawdzone, produkowane seryjnie, a ich niezawodność powinna być potwierdzona w praktyce. Postawione wymagania techniczne uwzględniły wszystkie nasze doświadczenia z eksploatacji posiadanych autobusów, proponując rozwiązania sprawdzone, które prowadzą do unifikacji części i zespołów we wszystkich posiadanych pojazdach. Rywalizację przetargową wygrała firma Solaris Bus&Coach S.A., która zaproponowała swój autobus Solaris U18E w komplecie spełniającej wymagania SIWZ. Według zapowiedzi wykonawcy zamówienia, wszystkie autobusy będą stanowić rodzinę pod względem konstrukcyjnym i technologicznym jako pojazdy niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, nowoczesne systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, głosowe zapowiedzi przystanków, monitoring, automat biletowy oraz porty USB do ładowania smartfonów. Każdy z nich będzie mógł przewozić maksymalnie 141 osób, w tym 43 na miejscach siedzących. Autobusy będą posiadać udogodnienia konstrukcyjne ułatwiające przejazd osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz dla osób z wózkami dziecięcymi. Na wyprodukowanie i dostarczenie autobusów, wykonawca zamówienia ma czas 12 miesięcy od daty podpisania umowy, tj. do 25 maja 2021 r. Do produkcji autobusów zastosowane mają być najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantujące najwyższą jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji, łatwość obsługi i niskie koszty utrzymania. W ramach zamówienia Wykonawca zobowiązany jest również dostarczyć zamawiającemu wyposażenie serwisowe, dokumentację techniczną oraz do przeszkolenia pracowników

zaplecza i prowadzących pojazdy. W części innowacyjnej związanej z układem napędowym zastosowane mają być sprawdzone rozwiązania osi ze zintegrowanymi dwoma silnikami elektrycznymi, które zasilane mają być energią zmagazynowaną w bateriach Solaris High Energy+. Uzupelnianie energii elektrycznej prowadzone będzie poprzez złącze plug-in lub poprzez pantograf dachowy zlokalizowany nad pierwszą osią. Będzie on współpracował z kopułą kontaktową na stanowisku ładowania pantografowego. W autobusie nie będzie agregatu grzewczego wspomagającego elektryczny układ ogrzewania w okresie zimowym, w wyniku czego nie będzie on emitował żadnych spalin do środowiska.

Po realizacji zakupu wszystkich autobusów, udział pojazdów zeroemisyjnych w naszej flocie pojazdów zwiększy się do 13,5%. Zgodnie z ustawą o elektromobilności, docelowy udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na poziomie 30% powinien być osiągnięty w roku 2028. Ustawa przewidziała okresy przejściowe dla których określone poziomy udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie wynoszą co najmniej 5% od 2021 roku, co najmniej 10% od 2022 roku i 20% od 2025 roku.

Zakup 50 autobusów elektrycznych będzie dofinansowany ze środków Unii Europejskiej. MPK na ten cel otrzyma ok. 110 mln zł.

MAREK GANCARCZYK

## KONIEC PROGRAMU NCBR

**D**o Krakowa nie trafią autobusy elektryczne w ramach porozumienia podpisanego z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (porozumienie zakładało zakup do 161 pojazdów elektrycznych). Do MPK S.A. trafił list, w którym dyrektor NCBR poinformował o zakończeniu Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”. Przyczyną takiej decyzji jest m.in. brak możliwości zrealizowania zamówienia, które obejmuje opracowanie pojazdów i ich dostawę do końca roku 2023. ■



MATEUSZ KRASZEWSKI

# PLAC DLA ELEKTRYKÓW NA TERENIE ZAJEJDNI WOLA DUCHACKA



Na tym terenie powstanie stacja do ładowania autobusów

**M**iejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie sukcesywnie od 2015 roku powiększa swój tabor autobusowy o nowoczesne pojazdy elektryczne. Wraz ze zwiększającą się liczbą pojazdów elektrycznych przedsiębiorstwo podejmowało decyzje o rozbudowie niezbędnej infrastruktury służącej obsłudze tych pojazdów. Na przestrzeni lat 2015-2019 zastało zaprojektowanych i wybudowanych siedem stanowisk pantografowego ładowania autobusów oraz plac postojowy wraz z ładowarkami typu plug-in na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

W 2017 roku analizując rynek pojazdów elektrycznych służących transportowi publicznemu oraz ogólnoeuropejskiej tendencji do zwiększania udziału pojazdów elektrycznych we flotach firm świadczących usługi transportu publicznego Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podjęło decyzję o przebudowie placu postojowego na terenie przy ul. Walerego Sławka i dostosowaniu go do obsługi autobusów elektrycznych będących w posiadaniu przedsiębiorstwa.

W ramach podjętych działań w 2018 roku MPK S.A. w Krakowie uzyskało pozwolenie na budowę typowej kontenerowej stacji transformatorowej o mocy 3 MWh oraz zleciło opracowanie projektu dotyczącego budowy obwodów elektroenergetycznych niskiego napięcia (nN) dla zasilania mini-

mum 55 stanowisk ładowania. W ramach przygotowań do realizacji zachodziła konieczność wyburzenia nieużytkowanego już budynku pogotowia technicznego oraz likwidacji zbiornika przeciwpożarowego o pojemności 300 m<sup>3</sup>. Dzięki tym działaniom uzyskano dodatkowe miejsca postojowe.

W styczniu 2020 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne uzyskało pozwolenie na budowę placu wraz z niezbędnymi instalacjami i w postępowaniu wyłoniło wykonawcę inwestycji obejmującej wszystkie dotychczas wykonane projekty i uzyskane decyzje.

Do końca 2020 roku na terenie SOA Wola Duchacka zostaną zagospodarowane na nowo dwa obszary. Pierwszy o powierzchni 1665 m<sup>2</sup> – po południowej stronie hali napraw, gdzie planowane jest 15 miejsc postojowych. Drugi o powierzchni 7197 m<sup>2</sup> to obszar po północnej stronie naw garażowych, z planowanymi 42 miejscami postojowymi. W obu obszarach nad stanowiskami postojowymi zostaną zamontowane ramy bramowe o wysokości 6 m i długościach 134 m oraz 96 m przewidziane do zamontowania kopuł ładujących 53 autobusy o długości 18 m oraz 4 miejsca do ładowania typu plug-in również dla 18-metrowych autobusów.

Ukończenie prac i oddanie placów do użytkowania pozwoli obsłużyć 57 autobusów, które w miejscu swojego parkowania będą jednocześnie ładowane. Zakończenie inwestycji przewidywane jest na koniec 2020 roku. ■

MAREK GANCARCZYK

# MPK S.A. KUPUJE MAŁE AUTOBUSY



MPK S.A. ma obecnie 33 autobusy Autosana

**M**PK S.A. w Krakowie 28 maja podpisało umowę z firmą Autosan na dostawę trzech autobusów o długości 8,5 m. Zgodnie z zapisami kontraktu producent będzie miał 7 miesięcy na realizację zamówienia, a to oznacza, że pojazdy trafią do stolicy Małopolski jeszcze w tym roku.

Przypomnijmy, że koszt zakupu trzech autobusów typu midi to 2.874.000,00 zł netto. Autobusy Autosana są wyposażone w silniki spełniające najwyższą europejską normę Euro 6. W środku łącznie będą dostępne 63 miejsca dla pasażerów, w tym minimum 15 miejsc siedzących. Każdy z autobusów będzie niskopodłogowy, wyposażony w klimatyzację oraz porty USB umożliwiające ładowanie baterii telefonów, tabletek i innych urządzeń mobilnych. Wewnątrz autobusów będą także zamontowane poduszki naścienne umożliwiające oparcie osób stojących. Podłoga w autobusach ma być pokryta gładką wykładziną z materiału antypoślizgowego. W komorze silnika będzie zamontowany automatyczny system gaśniczy.

Z kolei dwa autobusy typu mini dostarczy do Krakowa firma MMI Sp. z o. o. Umowa na realizację tego kontraktu została podpisana 12 czerwca. Dwa autobusy mini będą mieć długość ok. 6 m. W środku ma być miejsce dla 21 pasażerów, w tym minimum 8 miejsc siedzących. Największą zaletą tych małych autobusów jest łatwość prowadzenia. Wąskie uliczki, ciasne skrzyżowania czy cofanie to coś w czym Karsan bardzo dobrze się sprawdzi. Dwa takie pojazdy to koszt 812.000,00 zł netto. Zakup małych autobusów wynika z potrzeby świadczenia usługi przewozowej na trasach, gdzie nie są w stanie kursować autobusy o standardowych wymiarach. MPK S.A. posiada już 33 pojazdy Autosana typu midi. Są one wykorzystywane m.in. na tych liniach, których trasa prowadzi przez bardzo wąskie ulice, takie jak ul. Kuźnicy Kołtątajowskiej czy drogi w rejonie szpitala okulistycznego w Nowej Hucie. Zakup nowych pojazdów tego typu zwiększy liczbę małych autobusów w taborze MPK S.A. i sprawi, że przewoźnik nie będzie już musiał wypożyczać tego typu pojazdów, aby móc realizować usługę przewozową na wąskich drogach. ■



# KRAKÓW ZAINTERESOWANY POJAZDAMI ZASILANYMI WODOREM

**M**iejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie oraz Krakowski Holding Komunalny S.A. podpisały list intencyjny z PKN ORLEN zakładający współpracę na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego w Krakowie oraz zasilanych wodorem pojazdów używanych do wykonywania zadań własnych gminy.

W ramach współpracy zostaną podjęte działania związane z przygotowaniem niezbędnej infrastruktury oraz logistyki dostaw, w tym zorganizowanie miejsc tankowania autobusów zasilanych wodorem.

– *Doskonale zdajemy sobie sprawę, że szczególnie na pierwszym etapie rozwoju technologii wodorowej będzie miała ona największe znaczenie w transporcie publicznym i towarowym. Dlatego już dziś podejmujemy działania, które pozwolą nam z jednej strony na zajęcie dobrej pozycji konkurencyjnej, z drugiej zaś dadzą możliwość samodzielnego rozwijania technologii. List intencyjny podpisany z krakowskimi spółkami przetoży się korzystnie na jakość środowiska w mieście, a jednocześnie pozwoli nam na rozbudowę własnego know-how w obszarze paliwa wodorowego* – powiedział Józef Węgrecki, Członek Zarządu PKN ORLEN ds. Operacyjnych.

– *Naszym celem jest systematyczne zwiększanie udziału bezemisyjnych oraz niskoemisyjnych pojazdów w naszej flocie autobusowej. To dlatego 6 lat temu zdecydowaliśmy się na uruchomienie w Krakowie pierwszej w Polsce regularnej linii obsługiwanej wyłącznie autobusami elektrycznymi. Dzisiaj w naszym mieście kursuje 28 autobusów elektrycznych oraz 34 autobusy hybrydowe. W przyszłym roku do Krakowa trafi kolejnych 50 autobusów elektrycznych. Podpisany list intencyjny sprawi, że coraz bardziej realne staje się wprowadzenie w naszej flocie kolejnego przyjaznego dla środowiska rozwiązania, którym jest zasilanie wodorowe* – powiedział Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Współpraca z PKN ORLEN umożliwi powstanie na terenie Małopolski miejsc do tankowania autobusów zasilanych wodorem i pozwoli przetestować krakowskiemu przewoźnikowi to rozwiązanie w regularnym ruchu. List intencyjny zakłada również promocję

rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego oraz nowego rodzaju napędu autobusów w Krakowie. Kraków jako pierwsze w Polsce miasto wdrożył Program Ograniczania Niskiej Emisji, który wpłynął na radykalne obniżenie skali emisji zanieczyszczeń z pieców opalanych paliwami stałymi. Od 1 września 2019 roku w naszym mieście obowiązuje całkowity zakaz ich używania.

Miasto chce również stać się pionierem w ograniczaniu poziomów szkodliwych emisji pochodzących z komunikacji. W związku z tym Krakowski Holding Komunalny S.A., na polecenie Prezydenta Miasta Krakowa, pełni od 2018 roku rolę integratora działań gminnych w zakresie działań wskazywanych w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Jako lider grupy zakupowej „Elektromobilność w Gminie Miejskiej Kraków”, KHK S.A., przeprowadził w ubiegłym roku przetarg na pozyskanie 47 pojazdów elektrycznych, które obecnie realizują zadania o charakterze publicznym. Pozyskał także 39 wewnętrznych stacji ładowania.

– *Dzięki zastosowanemu przez KHK S.A. zintegrowanemu podejściu grupa zakupowa zredukowała pierwotnie planowane koszty o ponad 2 mln złotych, a Kraków jako jedyna gmina w Polsce wypełniła warunek posiadania 10% pojazdów zeroemisyjnych w swojej flocie. Nasza aktywność została doceniona przez grono polskich ekspertów z tej dziedziny, czego dowodem są liczne nagrody przyznane za działalność w tym obszarze, np. statuetka Lidera elektromobilności 2019 czy nagroda Nowy Impuls i Ekostrateg 2019. Przypominam, że działania KHK S.A. obejmują horyzont do 2025 roku, czyli datę wyznaczoną w Ustawie, kiedy to jednostki samorządu terytorialnego będą musiały osiągnąć próg 30% pojazdów zeroemisyjnych. Dlatego też chcemy promować napędy wodorowe oraz rozszerzyć dostępną ofertę dla jednostek gminnych o pojazdy napędzane tym paliwem. Mam nadzieję, że współpraca z PKN ORLEN i MPK S.A. przyniesie wymierne korzyści dla każdej ze stron, a pojazdy napędzane wodorem staną się wkrótce stałym elementem zarówno w obszarze szeroko rozumianej komunikacji publicznej jak również prywatnej* – powiedział Tadeusz Trzmiel, prezes zarządu Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A. w Krakowie. ■



# MPK S.A. W KRAKOWIE I KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI W KRAKOWIE PODPISAŁY POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY

**P**oprawa bezpieczeństwa nie tylko w Krakowie, ale także na terenie sąsiednich gmin, gdzie kursują autobusy krakowskiego przewoźnika, walka z przestępczością, eliminacja zjawisk o charakterze chuligańskim oraz efektywniejsze wykorzystanie narzędzi teleinformatycznych – to główne założenia porozumienia, które MPK S.A. w Krakowie zawarło z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie.

Dokument został podpisany w czwartek, 9 lipca przez przedstawicieli MPK S.A. w Krakowie – Rafała Świerczyńskiego, prezesa zarządu i Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu oraz przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Krakowie – inspektora Romana Kustera.

– *Podpisane porozumienie pomiędzy Komendą Wojewódzką*

*Policji w Krakowie a MPK S.A. to kolejny krok na drodze do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców Krakowa oraz okolic. Współpraca ta, w znaczący sposób poprawi przepływ informacji pomiędzy instytucjami co jest nie do przecenienia w efektywnym i szybkim zwalczaniu przestępczości, a także wszelkich zjawisk o charakterze chuligańskim. To nie tylko możliwość szybszego zatrzymywania sprawców różnego rodzaju przestępstw czy wykroczeń, to również długofalowe oddziaływanie profilaktyczne w zakresie eliminowania zjawisk negatywnych z zakresu bezpieczeństwa. Podpisując to porozumienie spełniamy oczekiwania społeczne w zakresie bezpiecznej komunikacji jak i chronienia dobra zarówno mieszkańców jak i turystów – powiedział inspektor Roman Kuster, Komendant Wojewódzki Policji*



Dokument został podpisany w czwartek, 9 lipca przez przedstawicieli MPK S.A. w Krakowie – Rafała Świerczyńskiego, prezesa zarządu i Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu oraz przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Krakowie – inspektora Romana Kustera

w Krakowie. Dodatkowo porozumienie zdecydowanie ułatwi i przyspieszy przekazywanie policji z całego województwa nagrań z kamer zamontowanych w tramwajach i autobusach MPK S.A. w Krakowie. Policjanci będą mogli w sprawach o wysokim priorytecie odtwarzać lub uzyskać monitoring bezpośrednio na miejscu zdarzenia lub w najbliższej jednostce organizacyjnej MPK S.A. w Krakowie posiadającej odpowiednie możliwości techniczne. Porozumienie obejmuje także udział policji w szkoleniach.

– *Dzięki zacieśnieniu współpracy krakowskiego przewoźnika z Komendą Wojewódzką Policji nasi pasażerowie, a także prowadzący będą mogli czuć się jeszcze bezpieczniej we wszystkich naszych pojazdach, także tych wyjeżdżających poza granice miasta, do sąsiadujących*

*z Krakowem gmin. Porozumienie zakłada organizację różnego rodzaju udziałów służących poprawie bezpieczeństwa, w tym m.in. profilaktyczne kontrole w pojazdach – podkreśla Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.*

Warto podkreślić, że podobne porozumienie ponad pięć lat temu, 15 stycznia 2015 roku, MPK S.A. podpisało z Komendą Miejską Policji w Krakowie. W ciągu tych lat policja podjęła prawie 3,5 tys. interwencji, wystawiła 2440 mandatów, 915 pouczeń i skierowała 45 wniosków do sądu. Tylko w ciągu ostatnich 12 miesięcy z Komendy Miejskiej Policji wpłynęło do MPK S.A. w Krakowie 920 wniosków o zabezpieczenie monitoringu. Wnioski dotyczyły 1640 pojazdów. ■



MAREK GANCARCZYK

# MINĘŁO 20 LAT OD ŚMIERCI KSIĘDZA STEFANA MAZGAJA WSPIERAJĄCEGO SOLIDARNOŚĆ W MPK

# 16

maja 2020 roku minęło 20 lat od śmierci księdza Stefana Mazgaja. Była to postać, która odegrała ważną rolę w życiu pracowni-

ków Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, działających w Solidarności. Historia związała księdza z MPK w momencie, gdy w Polsce trwał stan wojenny, a członkowie Solidarności w krakowskim przedsiębiorstwie byli rozproszeni i byli zmuszeni działać w podziemiu.

– W tym trudnym dla nas momencie, kiedy władza nie pozwalała na naszą działalność, zwróciłem się do niego, aby umożliwił spotkania członków Solidarności pracujących

w MPK w jednym z pomieszczeń, w parafii św. Stanisława Biskupa i Męczennika na Dąbiu, gdzie pracował. Nie mieliśmy się gdzie spotykać, a ponieważ już wcześniej go znałem więc odważyłem się o to poprosić – wspomina Janusz Parda, przewodniczący Niezależnego Samorządowego Związku Zawodowego Solidarności w MPK S.A. w Krakowie.

Okazało się, że była to bardzo dobra decyzja. Ksiądz Stefan nie zastanawiał się ani chwili. Od razu bez wahania się zgodził i przekazał członkom Solidarności klucze do salki, gdzie mogli się bez przeszkód spotykać. W połowie lat 80-tych XX wieku, tuż po stanie wojennym znalezienie bezpiecznego miejsca, gdzie można było bezpiecznie porozmawiać i wymienić poglądy wcale nie było łatwe.

– W tym trudnym dla wszystkich czasie po stanie wojennym byliśmy rozproszeni, niewiele o sobie wiedzieliśmy.

Ja na tych spotkaniach po raz pierwszy mogłem poznać i zobaczyć ludzi, z którymi współpracowałem, nie zdając sobie nawet sprawy, że są członkami Solidarności – mówi Janusz Parda.

Co było istotne dla pracowników MPK, ksiądz Stefan nie tylko udostępnił pomieszczenie członkom Solidarności

w MPK, ale też sam przychodził na spotkania i aktywnie w nich uczestniczył.

– Często nam doradzał i podtrzymywał nas na duchu. Ta współpraca z ks. Stefanem Mazgajem trwała przez kilka lat od połowy lat 80-tych XX wieku. Była kontynuowana także po tym, gdy Solidarność zaczęła legalnie działać a my wyszliśmy z „podziemia”. Gdy jako NSZZ Solidarność przejęliśmy



Ks. Stefan Mazgaj był częstym gościem w MPK

w MPK pokoje po PZPR to właśnie on je poświęcił. W uznaniu jego zasług wręcziliśmy mu honorową legitymację członka NSZZ Solidarność w MPK z numerem 1 – dodaje Janusz Parda.

Ksiądz Stefan uczestniczył m.in. w spotkaniach wigilijnych przed świętami Bożego Narodzenia z emerytowanymi członkami Solidarności pracującymi w MPK. Niestety po koniec lat 90-tych ciężko zachorował i w 2000 roku zmarł w wieku 59 lat. Na jego pogrzebie nie mogło zabraknąć reprezentacji Solidarności wraz z pocztą sztandarową. Ksiądz Stefan został złożony w rodzinnym grobie w Babicach, w powiecie chrzanowskim.

Od 2000 roku Janusz Parda, obecny przewodniczący NSZZ Solidarność w MPK S.A. w Krakowie składa kwiaty w każdą rocznicę śmierci ks. Stefana Mazgaja. ■

# 100. ROCZNICA URODZIN JANA PAWŁA II



Papieskie flagi zostały zamontowane na wszystkich pojazdach MPK S.A.



Od piątku do poniedziałku (15-18 maja) tramwaje i autobusy kursowały ozdobione flagami papieskimi. Był to element obchodów

100. rocznicy urodzin św. Jana Pawła II, które przypadają w poniedziałek 18 maja. ■

## DZIWIĘ SIĘ, ŻE KTOŚ W KRAKOWIE CHCE JECHAĆ DO CENTRUM SAMOCHODEM

O PODRÓŻACH KRAKOWSKIMI  
TRAMWAJAMI I AUTOBUSAMI ROZMAWIAMY  
Z PROF. CZESŁAWEM DŹWIGAJEM

**M**

**arek Gancarczyk: Często można Pana spotkać w tramwaju i autobusie?**

Czesław Dźwigaj: Bardzo często. Cały czas korzystam z tych środków transportu. Nawet zdarza się, że gdy się umawiam i moi znajomi dzwonią do mnie, żeby zapytać gdzie jestem, to się dziwią, że jadę do nich tramwajem.

**MG: No to jak się Panu podróżuje w Krakowie?**

CD: Z komunikacji miejskiej korzystam od prawie pół wieku, bo od 1972 roku. Nigdy nie było tak dobrej komunikacji jak obecnie. Oczywiście nie mówię o okresie pandemii, bo wtedy z oczywistych względów tych kursów było mniej, bo i mniej ludzi wychodziło z domu. Ta komunikacja sprzed pandemii i ta, do której powoli wra





camy, zapewnia bardzo dobry transport w całym mieście, a także w aglomeracji. I mówię to z całym przekonaniem, jako osoba, która zna to z autopsji.

**MG: Co się przede wszystkim zmieniło?**

CD: Wszystko. Ja pamiętam przecież jeszcze tzw. „winogrona”. To było w czasach mojej szkoły zawodowej w połowie lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku, kiedy podróżowałem do Nowej Huty. Młodym ludziom to określenie nie mówi dzisiaj nic więcej poza nazwą owoców. A w przeszłości tak mówiło się na tramwaj, gdzie pasażerowie nie jechali tylko w środku, ale uczepiali się czego tylko się dało na zewnątrz. Drzwi otwierane były ręcznie i tak wisząc na stopniach z powodu tłoku, podróżowali. Komunikacja z przeszłości kojarzy mi się także mocno z wypadkami i awariami. Dzisiaj z komunikacji miejskiej korzystam dosyć często, a jakiś problem z przejazdem pamiętam w ostatnim czasie tylko jeden i to z zeszłego roku.

**MG: Co się Panu podoba w tej komunikacji, którą mamy w Krakowie dzisiaj?**

CD: Ja najczęściej dojeżdżam do Krakowa z pracowni w Rzędzie autobusem, wysiadam w Bronowicach Małych i tu przesiadam się na tramwaj. Zawsze będę podkreślał, że bardzo doceniam punktualność krakowskiej komunikacji. No bo przecież jak człowiek pomyśli ile może się

Czesław Dźwigaj urodził się w 1950 roku w Nowym Wiśniczu. W 1977 ukończył Wydział Rzeźby Akademii Sztuk Pięknych im. Jana Matejki w Krakowie. Od 1977 do 2019 przeszedł wszystkie szczeble kariery naukowej. Emerytowany profesor zwyczajny. Równocześnie w latach 1994-2011 wykładowca Uniwersytetu Papieskiego im. Jana Pawła II w Krakowie. W latach 2010-2015 utworzył Katedrę Sztuki Sakralnej na Uniwersytecie w Ružemberok (Słowacja). W dorobku artystycznym ma ponad sto pomników na wszystkich kontynentach świata, w samym Krakowie 14. Autor kompleksowych aranżacji obiektów sakralnych, ponad 50 monumentalnych drzwi ze spiżu, setek witraży oraz licznych małych form rzeźbiarskich i ponad sześciuset medali i plakiet. Od 1977 roku bierze udział w wystawach zbiorowych w kraju i za granicą, autor licznych wystaw indywidualnych. Od 2002 roku stała wystawa jego dorobku artystycznego znajduje się w Muzeum Ziemi Wiśnickiej i od 2008 roku na zamku Lubomirskich w Nowym Wiśniczu. Jego prace znajdują się w muzeach krajowych i zagranicznych oraz w wielu kolekcjach prywatnych. Jest laureatem prestiżowych nagród i wyróżnień.

stać na drodze, jakie rozmaite sytuacje się zdarzają, tak zwane korki to punktualny przejazd jest bardzo trudno utrzymać. A w Krakowie na wielu liniach się to udaje. Jakiś czas temu prowadziłem prace w jednym z kościołów w Kurdwanowie i wtedy z Bronowic podróżowałem tylko tramwajem. Tak było dla mnie najszybciej i najbardziej ekonomicznie. Kiedyś to nawet szedłem z kolegą na tramwaj i on jak zobaczył, że już podjeżdża na przystanek zaczął biec, żeby na niego zdążyć. Na co ja stwierdziłem, żeby nie szalał, bo w Krakowie z tramwajami jest jak z windą – zaraz przyjedzie następny. Ja to się w ogóle dziwię, że ktoś jedzie do centrum samochodem. Przecież nie dość, że trudno tam znaleźć miejsce do parkowania to jeszcze trzeba za to sporo zapłacić. Jak się wybiera tramwaj, to te problemy nas nie dotyczą i człowiek o wiele mniej się stresuje. Poza tym jest się bliżej innych ludzi. Doznaje się szereg innych bardzo istotnych pozytywnych bodźców.



**MG: To prawda, trzeba tylko kupić bilet.**

CD: Dokładnie. Ja korzystam z biletów jednorazowych, ale jak już kupuję w kiosku czy w automacie to biorę ich zawsze więcej na zapas. W Krakowie super jest to, że osoby w wieku emerytalnym mają tańsze bilety, a po 70-tce można jechać bezpłatnie. To na pewno te osoby zachęca do tego, żeby korzystać z komunikacji miejskiej.

**MG: Jak się Panu podobają pojazdy, którymi Pan podróżuje? Czy zauważył Pan zmiany w porównaniu do poprzednich lat?**

CD: Oczywiście. Zdecydowanie. Zauważyłem zmiany w autobusach i tramwajach. To już są naprawdę komfortowe pojazdy, z klimatyzacją, wygodnymi siedzeniami. Ja najczęściej podróżuję ok. 9.00 więc już po godzinach szczytu. Zawsze mam miejsce siedzące i pomijam tu fakt mojego wieku i to, że ktoś to miejsce mi ustępuje. Nie zauważyłem też, żeby ktoś do tramwaju czy autobusu się nie zmieścił i został na przystanku. Na pewno oczywiście są ludzie, którzy krytykują krakowski transport, bo taka też nasza natura, że lubimy krytykować. Ja nie miałem do tej pory powodu się zdenerwować na komunikację miejską w Krakowie. Być może u mnie jest też tak, że mam porównanie z tym jak się jeździło komunikacją miejską kilkadziesiąt lat temu i to pozwala mi bardziej docenić to jak jest teraz.

**MG: Jak się często podróżuje tramwajami i autobusami, to ma się też okazję obserwować prowadzących. Jak Pan ocenia naszych pracowników?**

CD: Bardzo pozytywnie. Doceniam ich kulturę, to że często są pomocni. Wychożą do osób niepełnosprawnych, które czekają na przystankach. Są odpowiednio ubrani w służbowe mundury. No i mają dużą cierpliwość. Gdy ktoś dociera w ostatniej chwili to z reguły jeżeli to zauważą to poczekają. Pamiętam taką sytuację z przystanku w Bronowicach Małych, kiedy kierowca podjechał zaledwie jedną minutę po godzinie odjazdu, co prawda było mroźno. Od razu jakaś

Pani zaczęła krzyczeć i mieć pretensje do kierowcy, że przyjechał tak późno. Ja nie wytrzymałem i zwróciłem jej delikatnie uwagę. Za to kierowca MPK dzielnie to wytrzymał i był bardzo uprzejmy. Ja bym nie wytrzymał.

**MG: Czy jest w takim razie coś, co by Pan w tej komunikacji zmienił?**

CD: Bardzo brakuje mi parkingu Park&Ride z prawdziwego zdarzenia w Bronowicach Małych dobrze usytuowanego. Jest jego mini namiastka. Sam widzę ile osób z okolicznych miejscowości parkuje samochody, gdzie tylko się da na uliczkach i przesiada się na tramwaj, żeby jechać do centrum czy gdzieś w inną część miasta. Na pewno porządny parking zachęciłby jeszcze więcej osób, żeby zostawić tam samochód i do centrum miasta jechać tramwajem czy autobusem.

**MG: Na zakończenie naszej rozmowy chciałbym też zapytać o projekty, które Pan obecnie realizuje.**

CD: Mogę wymienić realizację kompozycji rzeźbiarskiej do rodzinnej miejscowości Nowy Wiśnicz z okazji 400-lecia erygowania tamtejszej parafii. Następnie pracuję nad dużą wystawą indywidualną, która będzie eksponowana publiczności w najbliższym czasie. Trzecim poważnym tematem jest ustalanie pewnych istotnych szczegółów realizacyjnych po wygraniu międzynarodowego konkursu. Ale nie zdradzam więcej informacji, ponieważ często rozmaite są losy takich konkursów.

**MG: Dziękuję za rozmowę. ■**



MAREK GANCARCZYK

# #ZWIEDZAJ KRAKÓW Z OKIEN ZABYTKOWYCH TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW



Do Nowej Huty kursowały wagony typu N

**W** niedzielę, 28 czerwca po raz pierwszy w tym roku na krakowskie ulice wyjechały zabytkowe tramwaje i autobusy w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej. W tym roku historyczne wagony znów kursują na dwóch trasach – z ul. św. Wawrzyńca przez centrum miasta do Cichego Kąca oraz do Nowej Huty, do Pleszowa. To znakomita okazja, aby zobaczyć nie tylko piękne krakowskie zabytkowe tramwaje, ale także zwiedzić miasto podróżując obok najbardziej znanych miejsc, ale także tych jeszcze nieodkrytych.

28 czerwca na trasie Dajwór – Cichy Kącik do dyspozycji pasażerów był pociąg złożony z trzech krakowskich wagonów: SN2 oraz dwóch przyczep PN2. Wszystko z myślą o tym, aby jak najwięcej osób mogło jednocześnie podróżować. Z kolei na trasie do Pleszowa kursował skład wagonów N i dwie przyczepy: ND i 4ND. Trasa tej linii przebiega obok Kopca Wandy. Odjazdy tak zostały zaplanowane, aby przed kursem powrotnym do centrum pasażerowie tej linii mieli czas wejść na ten piękny krakowski kopiec i sprawdzić jaki widok rozciąga się z jego szczytu.





Na linię nr 0 wyjechał także wagon z Gdańska - Ring





Na linii nr 0 kursowały wagony SN2 z przyczepami PN2



Zabytkowe autobusy kursowały na z os. Podwawelskiego do Prądnika Czerwonego



Nie zabrakło także popularnego Ikarusa

Tego samego dnia, 28 czerwca kursowały także zabytkowe autobusy. Na specjalnej linii nr 324 z os. Podwawelskiego przez most Grunwaldzki, ul. Stradomska, Straszewskiego, Basztową, pl. Matejki, Olsza, rondo Barei do Prądnika Czerwonego, woziły pasażerów wyjątkowe pojazdy, takie jak Ikarus 280, „Ogórek”, czy San H01.

Z kolei w niedzielę, 5 lipca krakowianie i turyści mogli zwiedzać Kraków z okien wagonów Ring oraz wagonu doczepnego KSW, które kursowały tylko na trasie z przystanku Dajwór do Cichego Kącika.

Przypominamy, że w zabytkowych tramwajach obowiązuje aktualna taryfa biletowa (w tym roku nie będzie możliwość zakupu biletu u osób z obsługi linii). Pasażerowie mają obowiązek posiadania maseczek. Podobnie jak w innych pojazdach także na Krakowskiej Linii Muzealnej jest limit osób, które jednocześnie mogą podróżować (obecnie wynosi on 50 proc. wszystkich dostępnych miejsc). Dokładna informacja o liczbie osób, które będą mogły jednocześnie podróżować jest umieszczona przy drzwiach wewnątrz pojazdów. Zabytkowe tramwaje będą także dezynfekowane, w tym szczególnie te elementy, których dotyczą pasażerowie.



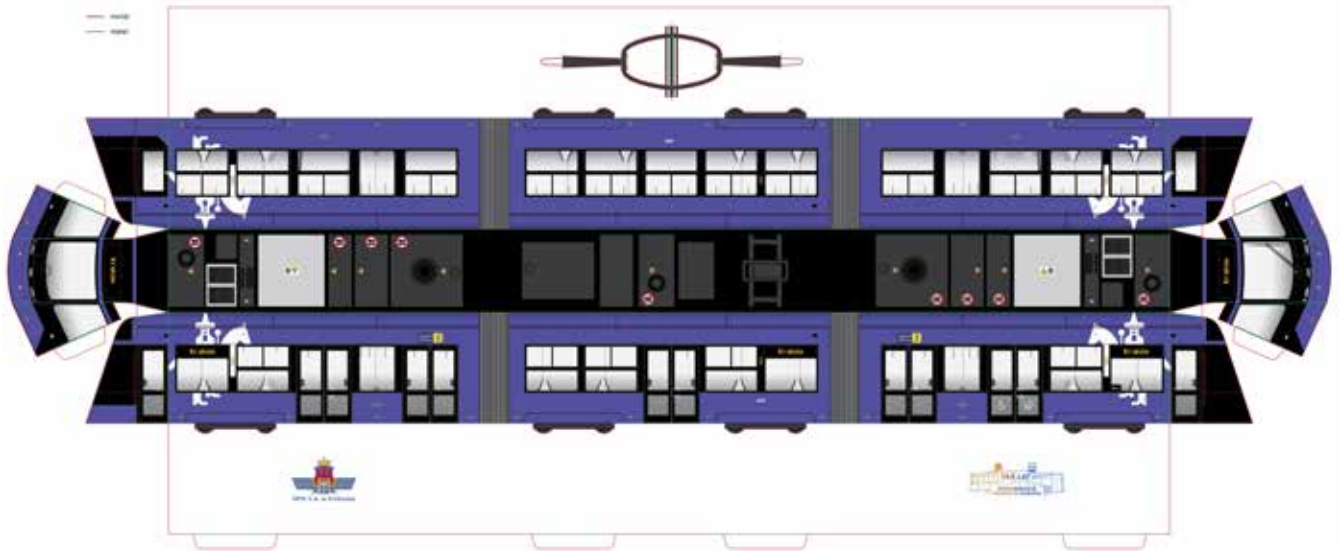
oraz Sana H01

Szczegółowy rozkład jazdy linii nr 0 jest dostępny na stronie internetowej [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl). Obsługą historycznych pojazdów będzie się zajmować tradycyjnie Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych.

Krakowska Linia Muzealna jest częścią kampanii informacyjno- społecznej „Bądź turystą w swoim mieście – zwiedzaj Kraków”, która trwa już od 30 maja. W ramach działań realizowanych w czasie akcji Miasto Kraków i Krakowskie Biuro Festiwalowego zapraszają do ponownego odkrywania piękna naszego miasta oraz spacerowania śladem tematycznych tras, które można znaleźć na stronie [Krakow.Travel](http://Krakow.Travel). Linia będzie zatrzymywać się w pobliżu muzeów, które są partnerami kampanii i specjalnie na ten cel przygotowały specjalne oferty dla krakowianek i krakowian. Szczegóły na temat kampanii można znaleźć na stronie [www.badzturysta.pl](http://www.badzturysta.pl). Zachęcamy także do zamieszczania w mediach społecznościowych zdjęć oraz materiałów video z podróży zabytkowymi tramwajami oraz dodawania hashtagów #badzturysta, #zwiedzajkrakow oraz #badzturystawswoimmiescie, a także oznaczenia profili MPK S.A. w Krakowie i kampanii (Facebook: Bądź turystą w swoim mieście – zwiedzaj Kraków; Instagram: @BadzTurysta). ■



# MODELE ZABYTKOWYCH I WSPÓŁCZESNYCH POJAZDÓW Z KARTONU



O kres pandemii spowodował, że wiele atrakcji zaplanowanych na ten rok – rok Jubileuszu 145-lecia komunikacji miejskiej w Krakowie, zostało zawieszonych lub odwołanych. Do każdej z takich akcji na których zwykle gościliśmy tysiące osób, przygotowaliśmy się z dużym wyprzedzeniem, nie zapominając o niespodziankach i atrakcjach dla wszystkich, zarówno starszych jak i najmłodszych naszych gości. Jak pamiętacie, zawsze takim spotkaniom towarzyszyły okolicznościowe gadżety i zapewne wielu z Was wciąż je gdzieś w swoich zasobach ma. Mamy świadomość i wiemy z doświadczenia, że są takie gadżety, które cieszą każdego bez względu na wiek, dlatego dziś chcemy je wspomnieć i nie ukrywamy – chcemy się też nimi pochwalić. Mowa oczywiście o kartonowych modelach pojazdów w barwach krakowskiej komunikacji miejskiej.

Kolekcję w 2018 r. zapoczątkował model tramwaju typu 105N, który pierwotnie funkcjonował w dwóch wersjach – z podniesionym pantografem stanowiącym osobny element, oraz z pantografem opuszczonym wkomponowanym w model. W tym samym roku do kolekcji dołączył model historycznego wagonu typu N. Rok później kolekcja poszerzyła się o dwa modele autobusów krótkich, tj. o zabytkowego Jelcza M120 i nowoczesnego – elektrycznego Solarisa U12. Rok 2020 wzbogacił kolekcję

o kolejne pojazdy, tj. o autobus elektryczny – tym razem przegubowy – Solaris U18, oraz jak na razie najdłuższy w naszej kolekcji tramwaj Stadlera – Tango Lajkonik. Ten ostatni ma ponad 70 cm długości. Wszystkie modele projektowane są w skali 1:48. Ich atutem jest ponadczasowość: modele starszych, niekiedy muzealnych pojazdów dla młodych stanowią lekcję historii, a dla starszych sentymentalną podróż w czasy swojej młodości, czy nawet dzieciństwa. Modele współcześnie eksploatowanych pojazdów pozwalają na utrwalenie wiedzy jak pojazd się nazywa, a tych, którzy pasjonują się tematami komunikacji na co dzień, zachęca do porównywania czy na pewno model został w 100% dokładnie odwzorowany zarówno w szczegółach jak i w kolorystyce.

Nikogo nie trzeba chyba przekonywać, że gadżety te są ekologiczne, bo wykonane z papieru i ekonomiczne z uwagi na niewielki koszt ich produkcji.

Są też praktyczne, bo nie wymagają użycia kleju, a gdy brak miejsca na półce zawsze można je złożyć i schować między książki. Do tego edukują, bawią i rozwijają kreatywność. Można używać ich w pojedynkę lub zaangażować w zabawę mamę, tatę i rodzeństwo. W dodatku mogą cieszyć nawet teraz – w okresie stosowania zasady #zostań w domu, bo można je bez opuszczania mieszkania pobrać z naszej strony internetowej [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl) oraz oficjalnego profilu na Facebooku. ■

# MIJA 25 LAT OD WYCOFANIA PAPIEROWYCH BILETÓW OKRESOWYCH



Bilet okresowy z 1918 roku

**T**rzymając telefon w rękę i przyciskając wirtualne klawisze wybieramy stosowną aplikację, zatwierdzamy i... już. Mamy bilet na przejazd tramwajem, spokojnie jedziemy dalej. Wsiadając z pojazdu, zajęci innymi troskami dnia codziennego, już pewnie nie pamiętamy, że w ogóle przeprowadziliśmy transakcję. Nie musimy szukać kosza, by pozbyć się papierowej wersji biletu. Ale też nie będzie on nam potrzebny jako zakładka do książki jakie czytamy w czasie przejazdu, bo i książki w dużej mierze trzymamy przy sobie wirtualnie, jako e-booki.

Nie wiadomo jeszcze jak długo będziemy mieć przy sobie w czasie jazdy tramwajem czy autobusem obecną formę biletu okresowego wykupioną na sieć czy linię. To już tylko kawałek plastiku o standardowych wymiarach, w którym, na niewielkim elemencie wewnątrz, umieszczona jest cała informacja o posiadaczu, opłatach, ważności biletu itp. Pewnie i ten kawałek tworzywa sztucz-

połączona ze stosowną aplikacją we wszechobecnych telefonach. Dziś te zmiany następują szybko bo i technika nieustannie przebiega do przodu.

W przeszłości bilet okresowy wyglądał zupełnie inaczej. Przez dziesięciolecia dowodem opłaty, wykupu biletu okresowego był niewielki znaczek umieszczony na papierowym kartoniku z wizerunkiem właściciela. Dopiero na początku lat trzydziestych XX wieku krakowski przewoźnik wprowadził, jako jeden z pierwszych w Polsce, plastikową formę znaczka. Zresztą także ta nowa forma zapisu biletu okresowego jeszcze przez kilka lat funkcjonowała równoległe z wcześniejszym systemem, do którego i pasażerowie i firma mocno przywykli przez prawie 100 lat użytkowania. Niemniej sukcesywnie wydawano w punktach sprzedaży biletów wyłącznie nowe legitymacje, które eliminowały stare rozwiązania. Ostatecznie w 1995 roku, a więc dokładnie 25 lat temu, zniknęły bezpowrotnie dawne znaczki wklejane do biletów okreso-



wych. Od tego momentu w użyciu pozostały papierowe legitymacje z danymi właściciela, do których otrzymywało się plastikową kartę z informacjami m.in. o okresie ważności biletu.

Niemal od początku istnienia komunikacji w Krakowie funkcjonowały papierowe bilety będące potwierdzeniem dokonania opłaty u konduktora



Bilet okresowy z 1946 roku

obecnego w każdym pociągu tramwajowym. Bilety abonamentowe pozwalające na wielokrotną podróż, których cena za przejazd była odpowiednio niższa w stosunku do opłaty uiszczonej u konduktora, wprowadzone zostały dopiero po wydaniu przez miasto koncesji na użytkowanie tramwaju elektrycznego w 1901 roku. Bilety abonamentowe można było kupić wyłącznie w budynku dyrekcji na ul. Wawrzyńca, ale w latach trzydziestych można było tego dokonać w innych miejscach miasta w kolekturach należących np. do Ligi Popierania Turystyki. Wartość biletu abonamentowego, sposób wydawania i ewentualne przyznane ulgi zawsze były zależne od Rady Miasta Krakowa.

Największe zmiany w systemie sprzedaży biletów wprowadzono w latach po II wojnie światowej. Stworzono specjalne bilety dla młodzieży, studentów, dla ludzi pracy i podobnych grup. Dla nich stworzono bilety wieloprzejazdowe, w których każdego dnia roboczego przysługiwały dwa przejazdy – tam i z powrotem, które każdorazowo w odpowiednim miejscu dziurkował konduktor. Dla innych pozostawały bilety abonamentowe ważne na określoną linię lub trasę (z przesiadką), których ważność potwierdzał otrzymany w punkcie sprzedaży znaczek lub w przypadku braku znaczków, pieczęćka w określonym polu oznaczającym miesiąc danego roku. Z czasem system biletowy był upraszczany, a papierowe znaczki zaczęły obowiązywać wszystkich posiadaczy biletów okresowych.

Bez względu na rodzaj biletu abonamentowego uczeń szkoły, student, pracownik miał zawsze jeden duży problem. Zakup biletu. Ważność biletu zawsze określana była na miesiąc czyli od pierwszego do ostatniego dnia miesiąca. Nic wcześniej, nic później. Przed punktami sprzedaży biletów zawsze w okolicach pierwszego dnia miesiąca gromadziły się tłumy ustawiając się w kolejkach prowadzących do kasy. Dla pasażera kłopot, dla

MPK, sprzedającego bilety także, bo należało mobilizować dużą liczbę pracowników, których przydatność w pozostałych dniach była niewielka. Wokół punktów sprzedaży organizowane były ruchome punkty. Z samochodów Nadzoru Ruchu MPK sprzedawano odpowiednie znaczki próbując zmniejszyć tłok i tracony czas klientów.

Ten sposób sprzedaży

udało się zmienić dopiero w 1992 roku. Pomogła technika pozwalająca na nieco więcej niż sztywno wydrukowany termin ważności znaczka, ale także wielomiesięczne rozmowy z reprezentantami w Radzie Miasta. Po wielu godzinach prac w komisjach udało się przekonać radnych do zmiany polityki taryfowej w Krakowie. Obniżono cenę biletu abonamentowego na wszystkie linie o blisko 25%, umożliwiono wykup biletu na trzydzieści dni z dowolnym dniem rozpoczęcia oraz wprowadzono plastikowe „znaczki” będące załącznikiem do karty nowego typu.

W ciągu kilku miesięcy wzrosły znacząco wpływy z biletów (większość osób zrezygnowała z zakupu biletów na jedną, dwie linie na rzecz niewiele droższego biletu na całą sieć) a przed punktami sprzedaży zaczęły maleć kolejki, bo bilet można było wreszcie wykupić w dowolnym dniu miesiąca. Od starego systemu sprzedaży wklejanych papierów do legitymacji odchodzono niemal trzy lata by w 1995 roku zakończyć sprzedaż znaczków papierowych. Jak na złość jednym z ostatnich biletów papierowych był nowy, dokładany do legitymacji znaczek. Z powodów technicznych nie było możliwości dostarczenia na czas odpowiedniej liczby plastikowych kart. Zdecydowano się więc, aby niewielka część kart została wydrukowana na kartonie. Chichotem historii można nazwać tę sytuację bowiem na awersie biletu była kopia zdjęcia przedstawiającego wagon SW1 – pierwszy elektryczny tramwaj krakowski, z którego wprowadzeniem na tory wprowadzono sprzedaż biletów abonamentowych.

Dziś o plastikowych kartach dołączanych do biletów pamiętają tylko nieco starsi pasażerowie. Dla tych najmłodszych gdzieś tworzony jest nowy system, który pewnie niebawem zastąpi dziś obowiązującą kartę plastikową. Zostaje jednak dylemat starego zbieracza: co ja włożę do klasera i jak za kilka lat tym najmłodszym wyjaśnię coś po czym nie ma żadnego śladu? ■

# PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI UPRAWNIEŃ KARTY KRAKOWSKIEJ NA KOLEJNY ROK



Uprawnienia Karty Krakowskiej można zapisać w ok. 500 automatach mobilnych zamontowanych w tramwajach i autobusach

**U**pływa właśnie drugi rok korzystania przez mieszkańców Krakowa z przywilejów jakie daje posiadanie Karty Krakowskiej. Przypominamy, że zgodnie z uchwałą Rady Miasta Krakowa uprawnienia Karty Krakowskiej są przyznawane na okres jednego roku. Po tym okresie każdy użytkownik karty powinien przedłużyć swoje uprawnienia na kolejny rok. Jak to zrobić? Wszystko zależy od tego czy jesteśmy zameldowani w Krakowie czy tylko płacimy tutaj podatki. Ważny jest także nośnik, na którym mamy zapisane uprawnienia.

## OSOBY ZAMELDOWANE W KRAKOWIE

Wszystkie osoby zameldowane na terenie Krakowa, które korzystają z Karty Krakowskiej automatycznie będą miały przyznane uprawnienia na kolejny rok. Wyjątkiem będą m.in. osoby, które w ostatnim roku zmieniły nazwisko i nie uaktualniły swoich danych w systemie Karty Krakowskiej oraz osoby, które ukończyły 18 lat. Mieszkańcy korzystający z mobilnych nośników Karty Krakowskiej nie będą musieli robić nic, aby cieszyć się z ulg przez kolejny rok. Przedłużenie uprawnień odbędzie się automatycznie. Dlatego zachęcamy wszystkich do po-



brania bezpłatnej aplikacji mobilnej Karty Krakowskiej ze sklepu internetowego (osoby, które korzystają wyłącznie z kart plastikowych, a są zainteresowane korzystaniem z aplikacji mobilnej, mogą złożyć wniosek, który jest dostępny na stronie [www.kk.krakow.pl](http://www.kk.krakow.pl)).

Mieszkańcy, korzystający z plastikowych kart, w łatwy sposób będą mogli zapisać ważność swoich uprawnień na kolejny rok w automatach biletowych już na miesiąc przed upływem ich ważności.

Wszystkie osoby, które posiadają Kartę Krakowską i podczas składania wniosku o jej wydanie podały adres mailowy, otrzymają informację o przedłużeniu uprawnień na kolejny rok i czynnościach jakie powinny wykonać w celu ich odebrania (wiadomość mailowa zostanie do nich wysłana na miesiąc przed upływem ważności uprawnień). W przypadku wystąpienia problemów z automatycznym przedłużeniem uprawnień zostanie wysłana wiadomość o konieczności skontaktowania się z infolinią Karty Krakowskiej pod numerem telefonu 12 254 14 00.

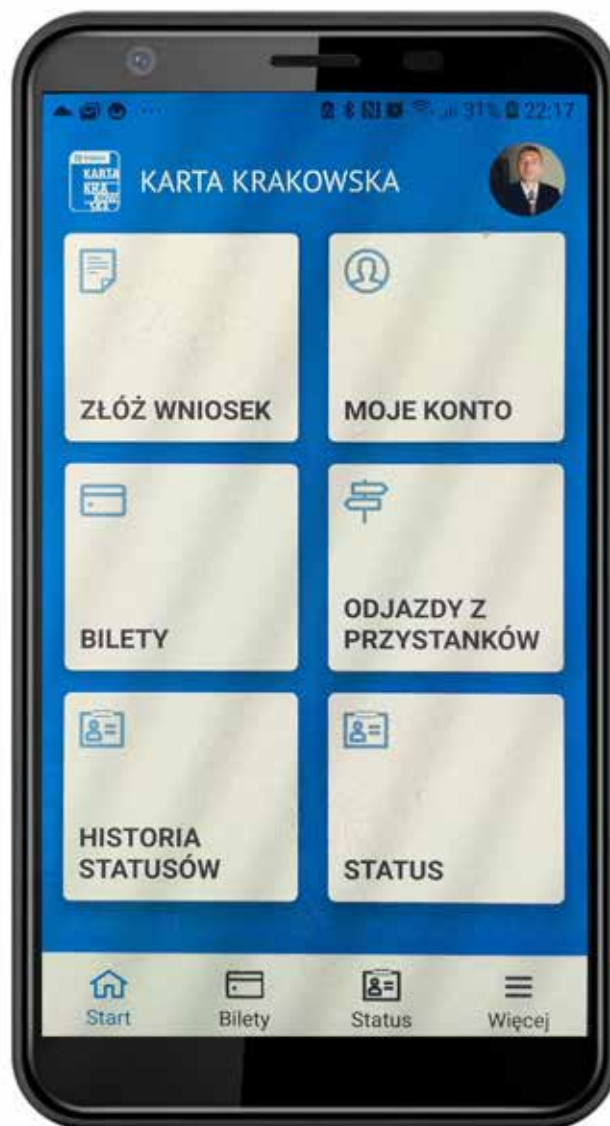
Szczegółowe informacje o przedłużeniu Karty Krakowskiej będą dostępne na stronie [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl) oraz na [www.kk.krakow.pl](http://www.kk.krakow.pl)

Informujemy jednocześnie, że z Karty Krakowskiej korzysta już obecnie ponad 250 tys. osób czyli niemal 40% uprawnionych!

Osoby zameldowane w Krakowie i korzystające z plastikowego nośnika Karty Krakowskiej zapiszą na niej uprawnienia na kolejny rok we wszystkich automatach stacjonarnych Krakowskiej Karty Miejskiej stojących na terenie miasta oraz w ok. 500 automatach mobilnych zamontowanych w pojazdach, które będą specjalnie oznakowane naklejką z hasłem „Tu przedłużysz ważność Karty Krakowskiej”.

Aby zapisać uprawnienia Karty Krakowskiej na kolejny rok w automacie wystarczy włożyć plastikową kartę do automatu i wybrać przycisk „Krakowska Karta Miejska/ Karta Krakowska”. Automat sprawdzi, czy

na danej karcie mogą być zapisane nowe uprawnienia KK. Jeżeli tak jest, to na ekranie pojawi się komunikat „Przedłuż uprawnienia Karty Krakowskiej i nadal korzystaj ze zniżek!”. Po potwierdzeniu i wybraniu przycisku „Tak” na ekranie wyświetli się przycisk z napisem „Zapisz dane na kartę”. Po jego dotknięciu uprawnienia zostaną zapisane, a użytkownik karty będzie mógł przez kolejny rok cieszyć się z możliwości zakupu m.in. zdecydowanie tańszych biletów okresowych na komunikację miejską. Zasady zakupu biletów pozostaną bez zmian.



Aplikacja mKK to najwygodniejszy sposób korzystania z uprawnień Karty Krakowskiej

### OSOBY PŁACĄCE PODATKI W KRAKOWIE

Osoby, które nie są mieszkańcami Krakowa, ale płacą tu podatki i rozliczyły się w jednym z sześciu krakowskich urzędów skarbowych za 2019 rok, nadal będą miały prawo do korzystania z Karty Krakowskiej i przywilejów, jakie ona daje.

Będą musiały jednak złożyć wniosek o przedłużenie ważności Karty oraz przyjść do jednego z Punktów Sprzedaży Biletów i okazać jeden z poniższych dokumentów:

- Pierwszą stroną PIT opatrzoną pieczęcią Urzędu Skarbowego (pieczęcią wpływu) lub z potwierdzeniem jego złożenia, z zastrzeżeniem, że w przypadku PIT 40A nie wymaga się prezentaty/potwierdzenia złożenia,
- Pierwszą stroną PIT wraz z Urzędowym Poświadczeniem Odbioru tego PIT (UPO),
- Zaświadczenie z Urzędu Skarbowego. ■

# KRAKÓW STAWIA NA PŁATNOŚCI BEZGOTÓWKOWE W AUTOMATACH MOBILNYCH

**W** dniu 10 lipca w mobilnych automatach biletowych wyposażonych w opcję zapłaty zarówno kartą jak i gotówką rozpoczął się proces wycofywania możliwości płacenia gotówką. Decyzja o stop-

niowym wycofywaniu z krakowskich pojazdów automatów z opcją płatności gotówką jest zbieżna z wprowadzaniem takich rozwiązań w innych dużych polskich miastach. Co warto podkreślić, w dobie pandemii koronawirusa jest rozwiązaniem, które ogranicza kontakt pasażerów z monetami. Wprowadzenie tylko płatności bezgotówkowych w automatach mobilnych jest także efektem różnego rodzaju problemów związanych z obsługą tego typu urządzeń. Szczeliny na monety bardzo często były blokowane przez wkładanie w nie m.in. zwiniętych starych biletów, różnego rodzaju przedmiotów, np. patyczków do lodów lub metalowych elementów. Automaty z gotówką były także

dewastowane w celu kradzieży znajdujących się w środku monet. Postawienie wyłącznie na bezgotówkowe operacje w automatach sprawi więc, że nie tylko skróci się czas potrzebny na wykonanie operacji zakupu biletu, ale także zdecydowanie zmniejszy się liczba przypadków

niedostępności automatów z powodu różnego rodzaju dewastacji.

Możliwość zapłaty gotówką zostanie wycofana do 31 lipca z wszystkich automatów zamontowanych w tramwajach i autobusach, które do tej pory obsługi-

wały obydwie formy płatności. Dotyczy to ponad 430 urządzeń. W pozostałych 608 automatach mobilnych, które umożliwiają zakup biletu wyłącznie za gotówkę, nadal będzie można płacić monetami. Te urządzenia będą sukcesywnie wymieniane na te z opcją płatności wyłącznie bezgotówkowej. Aby ułatwić pasażerom oczekującym na przystanku zorientowanie się, jaka płatność będzie dostępna w danym pojeździe, na zewnątrz każdego tramwaju i autobusu zostanie umieszczona odpowiednia informacja.

W automatach stacyjnych Krakowskiej Karty Miejskiej nadal za bilet będzie można zapłacić zarówno kartą jak i gotówką. Nadal także będą dla

pasażerów dostępne aplikacje umożliwiające zakup biletów w smartfonie. Krakowski przewoźnik pracuje także nad wprowadzeniem w przyszłości możliwości zapłaty za bilet w automatach z wykorzystaniem systemu BLIK. ■



W mobilnych automatach biletowych wyposażonych w opcję zapłaty zarówno kartą jak i gotówką zostanie zablokowana możliwość płacenia gotówką



MAREK GANARCZYK

# MPK OTWORZYŁO PIĘĆ PSB

**O**d poniedziałku 22 czerwca pasażerowie mogą korzystać z pięciu Punktów Sprzedaży Biletów. Tego dnia został otwarty PSB na dworcu autobusowym przy al. Powstańców Wielkopolskich. Punkt jest czynny od 9.00 do 17.00.

Przypomnijmy, że już 4 maja zostały otwarte cztery PSB: przy ul. Podwale 3/5, obok pętli autobusowej MPK przy Dworcu Głównym Wschód, przy pętli Krowodrza Górka (ul. Krowoderskich Zuchów 8a) oraz na os. Centrum D7. Osoby przychodzące do punktów muszą posiadać maseczki i zachowywać odpowiedni dystans. Liczba osób obsługiwanych w środku każdego z otwartych punktów zależy od jego powierzchni (dokładna informacja o tym, ile osób może jednocześnie znajdować się w środku każdego z punktów jest zamieszczona na drzwiach). ■



Dokładna informacja o tym, ile osób może jednocześnie znajdować się w środku każdego z punktów jest zamieszczona na drzwiach

KATARZYNA SADOWSKA

# MASECZKI OBOWIĄZKOWE W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

**W**raz z wprowadzaniem przez rząd kolejnych ograniczeń wynikających z panującego stanu epidemii, zmieniały się zasady podróżowania komunikacją miejską.

Zgodnie z obecnie obowiązującym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii od 1 czerwca br. pojazdem można przewozić w tym samym czasie nie więcej osób, niż wynosi:

- 100% liczby miejsc siedzących albo
- 50% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu, przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych.

Oznacza to, że w autobusach przegubowych może teraz jednocześnie podróżować 71 osób, a w autobusach 12-metrowych 41. W tramwaju Krakowiak może obecnie podróżować ponad 140 osób, w wagonach 33-metrowych takich jak NGT8 limit wzrósł do 112 osób, a w 26-metrowych, takich jak NGT6 do 86 osób.

Wciąż obowiązuje nakaz zakrywania nosa i ust w pojazdach komunikacji miejskiej. W trosce o bezpieczeństwo pasażerów we wszystkich autobusach należących do MPK S.A. w Krakowie i tramwajach wyposażonych w monitory wyświetlana jest informacja przypominająca pasażerom o zasłanianiu w pojazdach nosa i ust. Ma to przyczynić się do zwiększenia świadomości pasażerów o obostrzeniach wprowadzonych w związku z panującą epidemią COVID-19. O tym obowiązku informuje też pasażerów w pojazdach komunikat głosowy nadawany na wybranych przystankach. W związku z tym, że powyższe działania okazały się niewystarczające, a pasażerowie coraz częściej skarżyli się, że rośnie liczba osób podróżujących tramwajami i autobusami nie stosujących się do rozporządzenia rządu, w dniu 22 czerwca br. inspektorzy ruchu MPK wraz z policją rozpoczęli wspólne akcje, których celem jest egzekwowanie zasad bezpieczeństwa podróży komunikacją miejską. Za brak maseczki w miejscu publicznym można otrzymać nawet 500 złotych mandatu. Funkcjonariusze mogą też skierować zawiadomienie do sanepidu, który z kolei może nałożyć karę nawet w wysokości 30 tysięcy złotych. Przez dwa tygodnie akcji policjanci upomnieli ponad 300 osób. ■

## U PROWADZĄCYCH NIE KUPIMY JUŻ BILETU

**P**rowadzący nie dokonują już sprzedaży biletów podczas postoju pojazdu na przystanku za odliczoną kwotę. Uchwała Rady Miasta Krakowa nr XLI/1061/20, wprowadzając zmiany do uchwały nr XXI/231/11 w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe, uprawnień do przejazdów ulgowych oraz przepisów taryfowych w komu-

nikacji miejskiej realizowanej na obszarze Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, wykreśliła dotychczasowy zapis dotyczący sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej w przypadku braku lub awarii automatu do sprzedaży biletów w pojeździe. ■

KATARZYNA SADOWSKA

## DRZWI W POJAZDACH ZNÓW OTWIERAJĄ PASAŻEROWIE PRZYCISKIEM



**O**d 24 czerwca 2020 roku prowadzący nie otwierają już wszystkich drzwi na przystankach, w tym także na przystankach na żądanie. Jest to spowodowane decyzją Głównego Inspektora Sanitarnego, która umożliwiła włączenie klimatyzacji w tramwajach i autobusach. Decyzja wydana została na podstawie opinii Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego – Państwowego Zakładu Higieny w Warszawie, z której wynika, że jeśli są speł-

nione określone, wymienione w niej warunki, to nie ma przeciwwskazań do uruchamiania urządzeń wentylacyjno-klimatyzacyjnych montowanych w autobusach i tramwajach.

Jednocześnie przypominamy, że MPK S.A. w Krakowie cały czas prowadzi dezynfekcję wszystkich tramwajów i autobusów, w tym przede wszystkim tych elementów, których dotyczą pasażerowie, a więc przycisków, uchwytów, poręczy, automatów biletowych i kasowników. ■



# ZASADY ZARZĄDZANA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

ROZMOWA Z ZOFIĄ NIEĆ, DYSPOZYTORKĄ-  
KOORDYNATORKĄ W GŁÓWNEJ DYSPOZYTORNI  
RUCHU MPK S.A. W KRAKOWIE



**M**arek Gancarczyk: Co się zmieniło w Pani pracy z powodu koronawirusa?

Zofia Nieć: Koronawirus zmusił ludzi na całym świecie, w tym także pracowników MPK, do życia i funkcjonowania w całkowicie nowej rzeczywistości. Prawdą jest, że w trakcie lockdownu, gdy większość osób miała możliwość ze względów bezpieczeństwa zostać w domu, to musieliśmy przychodzić do pracy. Oczywiście zmieniły się dotychczasowe warunki pracy, w której trzeba było przystosować się zarówno do reżimu sanitarnego i przepisów wprowadzonych przez rząd. Do tego doszły specjalnie przygotowane rozporządzenia zarządu MPK i nowe przepisy wewnętrzne, które miały na celu poprawę bezpieczeństwa pracowników przedsiębiorstwa. Dyspozytorzy mają specyficz-

ną pracę, w ograniczonej przestrzeni skupiają uwagę na wielu monitorach, gdzie w kilka osób „trzymają pieczę” nad każdym tramwajem i autobusem, gotowi odebrać zgłoszenia, pomóc prowadzącym rozwiązywać problemy czy też, w skrajnych przypadkach, organizować objazdy, które w jak najmniejszym stopniu zmienią trasę danej linii oraz liczbę pominiętych przystanków. W przypadku cięższych dni, gdy różnego rodzaju zdarzeń w komunikacji jest dużo, staraliśmy się sobie pomagać. A to pandemia znacząco utrudniła. Jednak wszyscy musieliśmy dać sobie radę i jestem gotowa powiedzieć, że wspólnymi siłami, udało nam się to zrobić.

**MG: Do jakich zasad bezpieczeństwa musiała się Pani stosować?**

ZN: Jak już wcześniej wspomniałam, praca dyspozytora jest specyficzna. Bardzo szybko nasz system pracy i nasze zwyczaje musieliśmy dostosować do reżimu sanitarnego, m.in. do zachowywania odpowiedniej odległości między sobą, co nie ukrywam było sporym wyzwaniem. Wiele spraw, które wcześniej załatwialiśmy bezpośrednio, teraz musiały być załatwione zdalnie – przez telefon, mailem. Musieliśmy również pamiętać o ciągłym dezynfekowaniu miejsca pracy, swojego stanowiska, które ktoś przejmował na kolejną zmianę, ale również części wspólnych, takich jak pomieszczenia socjalne czy

czas musieli nosić w pracy maseczki, co, podejrzewam, również było nie lada wyzwaniem. Na pewno należy docenić prowadzących pojazdy, którzy byli narażeni na bezpośrednie zagrożenie. Dla ich bezpieczeństwa zostały wydzielone specjalne strefy buforowe przy kabinach. Jednak w czasie swojej pracy również musieli dbać o dobro i zdrowie pasażerów korzystających w tym czasie z komunikacji miejskiej, narażając się niejednokrotnie na agresję z ich strony z powodu wprowadzonych ograniczeń w kursowaniu jak i obostrzeń dotyczących liczby przewożonych osób.



Dyspozytorzy zarządzali m.in. kursami linii medycznych dla pracowników medycznych

szatnia. Dlatego bardzo doceniam decyzję zarządu MPK, który zrobił „małą przeprowadzkę” i rozdzielił dyspozytornię na tramwaje i autobusy, lokalizując je w dwóch różnych miejscach. Zostały do nich przydzielone najlepsze w danej dziedzinie osoby, aby zgodnie z zaleceniami Sanepidu i obostrzeniami rządu, jak najbardziej ograniczyć kontakt między sobą i zminimalizować potencjalne negatywne skutki wywołane zarażeniem się koronawirusem. Wspomnieć jednak należy o wszystkich pracownikach MPK, nie tylko dyspozytorach, którzy musieli się zmierzyć z przepisami i przystosować do tej nowej rzeczywistości. O pracownikach zaplecza, którzy cały

**MG: Po ogłoszeniu stanu epidemii organizator transportu podjął decyzję o radykalnym ograniczeniu komunikacji miejskiej? Czy to oznaczało też mniej pracy dla dyspozytorów?**

ZN: Przyznam szczerze, że chyba my wszyscy do końca nie wierzyliśmy, że takie cięcia są możliwe, ale jako przewoźnik wykonujący daną usługę – musieliśmy się do decyzji dostosować i jedyne, co mogliśmy zrobić, to interweniować u organizatora transportu o wzmocnienie konkretnych linii poprzez ciągłe monitorowanie frekwencji i natężenia w pojazdach. Chociaż pojazdów na mieście, w pewnym okresie, było bardzo mało, wbrew



pozorem nie oznaczało to mniejszej pracy dla dyspozytorów, ponieważ sprawowanie pieczy nad nimi to tylko jeden z obowiązków. W pewnym momencie do wzmocnienia linii autobusowych zostało dedykowanych 60 autobusów rezerwowych oraz 30 pociągów tramwajowych. Zapanowanie nad taką liczbą pojazdów wymagało nie tylko dobrej organizacji pracy ale i olbrzymiego skupienia. Ponadto każdy z nas, w międzyczasie, wykonuje wiele innych zadań, które różnią się od siebie w zależności od pory dnia czy zmiany. W zmniejszonym składzie, fizycznie nie dalibyśmy rady tego zrobić.

**MG: Jakie decyzje było Pani w tym okresie podejmować najtrudniej?**

ZN: W komunikacji miejskiej każdy dzień niesie coś nowego, każdy jest nieprzewidywalny, w każdej chwili może stać się coś, co nie zależy zarówno ode mnie, jak i innych dyspozytorów. Co będzie wymagało podejmowania nagłych, niestandardowych decyzji, pracy pod presją czasu, z uwzględnieniem sytuacji w całym mieście i na terenie aglomeracji, nie tylko danego miejsca, w którym zrobił się, mówiąc kolokwialnie, bałagan. Zatrzymania w ruchu, wypadki, zmiany tras, organizowanie komunikacji zastępczej, to wszystko wymaga perfekcyjnej znajomości miasta, infrastruktury, dopuszczeń do ruchu konkretnych pojazdów w danym miejscu. A jest to połączone z dziesiątkami nagłych zgłoszeń od prowadzących w celu uzyskania poleceń. Wbrew pozorom nie jest to łatwa praca, ale wydaje mi się, że wszyscy do niej przywykliśmy, dajemy z siebie wszystko i codziennie podziwiamy dyspozytorów za ich wiedzę, opanowanie, radzenie sobie ze stresem. Jeśli jednak chodzi o najcięższe decyzje w okresie pandemii – wydaje mi się, że najtrudniejszy był moment, gdy przepisy radykalnie ograniczyły liczbę osób, które jednocześnie mogły jechać w tramwaju czy autobusie. Przy drastycznych cięciach kursów bardzo trudno było decydować, na którą linię wysłać rezerwę, dodatkowy pojazd, żeby chociaż odrobinę odciążyc najpopularniejsze arterie w mieście.

**MG: Czy w okresie pandemii koronawirusa i zmniejszonego ruchu samochodowego prowadzący zgłaszali opóźnienia?**

ZN: Trzeba przyznać, że w okresie pandemii ruch na ulicach miasta się bardzo zmniejszył, co wpłynęło na punktualność realizacji rozkładów jazdy. Opóźnienia nadal się zdarzały – wiele osób, które nie mogły zostać w domu raczej wybierało samochód i korki jednak w niektórych miejscach miasta występowały. W związku z cięciami, jakie wprowadził organizator wydłużeniu uległa również obsługa przystanków, ponieważ zwiększona frekwencja uniemożliwiała sprawną wymianę pasażerską, co również wpływało na niewielkie odchylenia od rozkładu.

**MG: Pracowała Pani jako dyspozytor m.in. podczas Świątowych Dni Młodzieży, które były dużym wyzwaniem organizacyjnym. Czy doświadczenia z tego okresu da się porównać do czasu pandemii koronawirusa?**

ZN: Tych dwóch okresów nie sposób do siebie porównać praktycznie pod żadnym względem. Może jedynie takim, że zarówno podczas ŚDM jak i pandemii musieliśmy nauczyć się z tym żyć i pracować pod presją. ŚDM były wielką akcją, pojazdy co kilka minut, linie korytarzowe, miliony pasażerów do przewiezienia dziennie, tłumy na ulicach, zatory drogowe, zatrzymania przez przemieszczających się pielgrzymów. Jednak każdy, kto był wtedy w pracy, a byli dosłownie wszyscy we wszystkich pionach i działach zgodnie przyznają, że było to piękne doświadczenie, a energia młodzieży, śpiewy, tańce, wszechobecny uśmiech dawał wszystkim radość, siłę, motywację i energię do pracy. W przypadku pandemii nie było uśmiechu, nie było radości, był strach, niepewność, troska o innych. Nadal jest, chociaż pomimo widocznych wzmocnień transportu przez organizatora, na niektórych liniach nadal widoczne jest zapotrzebowanie na wzmocnienia, nadal zasilamy arterie rezerwami, nadal wymaga to od nas skupienia i podejmowania niekiedy bardzo trudnych decyzji.

**MG: Co najgorzej będzie Pani wspominać z ostatnich trzech miesięcy pracy w czasie epidemii?**

ZN: Wiele będzie takich rzeczy, ale najbardziej – strach. Z całą pewnością strach, wyczuwalny wszędzie. Wśród pasażerów, wśród dyspozytorów, wśród prowadzących pojazdy. Niepewność i troskę o siebie, jak i o rodzinę, obawę, że się ich naraża na zachorowanie, bo tak naprawdę nikt z nas nie wiedział, czy pomimo wielu środków ochrony zapewnionych dla pracowników zarówno przez rząd, jak i zarząd MPK uda nam się przed tym wszystkich uchronić. Dlatego też uważam, że wszyscy pracownicy MPK zasługują na duże uznanie. Dyspozytorom za motywację i utrzymywanie funkcjonowania komunikacji na takim poziomie, jak zawsze. Prowadzącym pojazdy, którzy ryzykując swoje zdrowie codziennie stawiali się do pracy i zachowując wszelkie środki ostrożności wykonywali ciężką pracę jaką jest przewóz pasażerów, pracownikom stacji obsługi, którzy pojazdy usprawniali i dezynfekowali, pracownikom myjni za dokładne czyszczenie pojazdów, wszystkim cichym bohaterom, o których na co dzień się nie mówi, a dzięki którym wszystko działa tak, jak powinno oraz zarządowi MPK, który poprzez zapewnianie środków ochrony, wprowadzanie różnych przepisów oraz podejmowanie szeregu różnych działań dbał o nasze wspólne dobro i bezpieczeństwo jak tylko się dało. ■

## WYBORY PRZEDSTAWICIELI ZAŁOGI DO RADY NADZORCZEJ

**W** dniach 18 i 19 czerwca 2020 r. odbyły się wybory dwóch przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej MPK S.A. w Krakowie. Wybory przeprowadzono według harmonogramu ogłoszonego w komunikacie wyborczym z dnia 2 czerwca br. w 8 obiektach należących do Przedsiębiorstwa. Lista kandydatów na członków Rady Nadzorczej została ogłoszona w dniu 2 czerwca br. Na liście wyborczej znaleźli się: Mirosław Czechowski – specjalista ds. elektrycznych w Dziale Technicznym, Piotr Jurczyk – motorniczy w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta, Krzysztof Malada – kie-

rowca w Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka oraz Władysław Michalski – dyspozytor zajezdniowy w Zajezdni Tramwajowej Nowa Huta. Kandydaci na członków Rady Nadzorczej prezentowali się szerzej załodze Przedsiębiorstwa na plakatach, ulotkach i poprzez pocztę elektroniczną. Zwycięstwo w wyborach odnieśli pracownicy, którzy byli już członkami Rady Nadzorczej poprzedniej kadencji: Władysław Michalski, na którego oddano 683 ważnych głosów i Piotr Jurczyk z wynikiem 621 ważnie oddanych głosów. Uprawnione do głosowania były 2324 osoby, a frekwencja wyborcza wyniosła 58,5%. ■

MAREK GANCARZYK

## MPK S.A. W KRAKOWIE ZACHĘCA DO ODDAWANIA KRWI



**O**d piątku, 3 lipca przez okres całych wakacji we wszystkich monitorach zamontowanych w autobusach i tramwajach MPK S.A. w Krakowie będzie wyświetlany spot zachęcający krakowian do oddawania krwi. To odpowiedź na apel Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie w związku z bardzo małym zapasem krwi. Poza działaniami informacyjnymi, do akcji oddawania krwi włączyli się pracownicy krakowskiego przewoźnika. Klub Honorowych Dawców

Krwi, który działa w MPK S.A. stara się zmobilizować wszystkich swoich członków do zgłaszania się do RCKiK (ul. Rzeźnicza 11, rejestracja w godz. 7.15 – 17.30). Przypomnijmy, że krew może oddać każda osoba w wieku od 18 do 65 lat o dobrym stanie zdrowia, która w ostatnim czasie nie podróżowała do innych krajów i nie jest objęta kwarantanną lub nadzorem epidemiologicznym. RCKiK zapewnia, że wprowadzony w okresie pandemii system badań i poboru krwi zapewnia pełne bezpieczeństwo wszystkim osobom chcącym oddać krew. ■



MAREK GANCARCZYK

# MPK S.A. KONTROLUJE STACJE OBSŁUGI TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW



Nagrodę za pierwsze miejsce wręczył kierownikowi Stacji Obsługi Bieńczyce Władysławowi Żmudzie wiceprezes zarządu MPK S.A. – Mariusz Szałkowski (z prawej)

**W** okresie pandemii koronawirusa jeszcze większe znaczenie zyskał konkurs na najlepszą stację obsługi tramwajów i autobusów. W okresie jesieni 2019 i wiosny 2020 w ramach konkursu była przeprowadzana regularna ocena każdej ze stacji. Oceniana była m.in. czystość, a także ład i porządek na stanowiskach pracy. Komisja sprawdzała także m.in. stan apteczek pierwszej pomocy. W marcu 2020 roku po wprowadzeniu stanu zagrożenia epidemicznego dokładanie sprawdzane było także stosowanie procedur, których celem była troska o bezpieczeństwo pracowników. W oficjalnym podsumowaniu konkursu o tytuł najlepszej stacji obsługi za okres jesieni 2019 i wiosny 2020 w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy pierwsze miejsce

i tytuł najlepszej stacji zdobyła Stacja Obsługi Autobusów Bieńczyce, zarządzana przez Władysława Żmudę. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka, a trzecie Stacja Obsługi Płaszów. Wręczenie wyróżnień dla kierowników tych obiektów odbyło się 20 maja 2020 roku w siedzibie MPK S.A. w Krakowie przy zachowaniu obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Dyplomy i nagrody finansowe dla zwycięzców wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. Konkurs na najlepszą stację obsługi organizowany jest w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie już od kilkadziesiąt lat. Kierownik zwycięskiej stacji otrzymuje nagrodę finansową, która jest przeznaczana na inwestycje poprawiające warunki pracy. ■

# NAJDŁUŻSZA I NAJKRÓTSZA LINIA KOMUNIKACYJNA W KRAKOWIE



**C**odziennie przemieszczamy się po Krakowie komunikacją miejską załatwiając najróżniejsze sprawy – nieraz błahe, nieraz niezmiernie poważne. Czasami jedziemy pięć minut, a czasami godzinę. Spotykamy się z tłokiem, upałem i korkami, ale też z przyjaznym drugim człowiekiem oraz interesującą historią. Bywa zabawnie, romantycznie, zaskakująco. Ale czy zastanawiamy się czasem nad tym, co kryje się głębiej? W Krakowie jest ponad 100 linii autobusowych i tramwajowych. Oplatają siatką cały Kraków i jego okolice licząc w sumie setki tysięcy kilometrów. Dzięki kursującym autobusom i tramwajom dostaniemy się z jednego końca miasta na drugi. Rozplanowanie tych wszystkich tras wymagało wysiłku, zaangażowania i zdolności logistycznych, by pogodzić wiele różnych aspektów, a przy tym zadowolić mieszkańców. Pojazdy zabierają nas niejednokrotnie w niezwykle ciekawe miejsca w mieście, umożliwiają oglądanie zabytków i interesujących budowli. Spośród wszystkich tras przemierzających Kraków na szczególną uwagę zasługują te najdłuższe i najkrótsze.

**Biorąc pod uwagę stały układ linii i stałe trasy oto lista najdłuższych:**

- tramwajowa – 49 Nowy Bieżanów P+R – Kopiec Wandy (średnio 19,5 km w jedną stronę),
- autobusowa aglomeracyjna dzienna – 278 Bronowice Małe – Krzeszowice Dworzec Autobusowy (średnio 38,2 km w jedną stronę),
- autobusowa aglomeracyjna nocna – 910, Bronowice Małe – Będkowiec Pętla (średnio 31,37 km w jedną stronę),

- autobusowa miejska nocna – 608 Pod Fortem – Czyżyny Dworzec (średnio 23,99 km w jedną stronę),
- autobusowa miejska dzienna – 163 os. Piastów – Rząka (warianty przez Nad Drwiną – średnio 22,95 km w jedną stronę).

Robi wrażenie!

Dla porównania lista najkrótszych tras:

**Najkrótsza trasa tramwajowa:**

- na stałych trasach – 2, Salwator – Cmentarz Rakowicki (średnio 4,88 km w jedną stronę).
- w obecnym układzie remontowym – 74, Bronowice – TAURON Arena Kraków Wieczysta (średnio 7,14 km w jedną stronę)

**Najkrótsza trasa autobusowa:**

- miejska dzienna – 100, Salwator – Kopiec Kościuszki (średnio 2,99 km w jedną stronę),
- miejska nocna – 637, Krowodrza Górka – Górka Narodowa Wschód (średnio 4,20 km w jedną stronę),
- aglomeracyjna dzienna – 287, Krowodrza Górka – Zielonki Marszowiec Pętla (średnio 5,23 km w jedną stronę),
- aglomeracyjna nocna – 903 Czerwone Maki P+R – Skawina (średnio 7,92 km w jedną stronę).

Najkrótsza trasa należąca do linii nr 100 ma jedynie 4 przystanki, a jej trasa przebiega przez malowniczą al. Waszyngtona. Co ciekawe trasa najdłuższa liczy prawie dziesięć razy więcej przystanków! Przyznajcie, zastanawialiście się kiedyś czy przypadkiem nie jedziecie tramwajem przejeżdżającym cały Kraków? ■



PIOTR KULA

# KALENDARIUM

**13.03.2020 r.**

Pasażerowi nie spodobała się wprowadzona w autobusie linii 125 „strefa wydzielona” dla prowadzącego – agresor zniszczył oznakowanie strefy, a następnie szybko oddalił się z autobusu – nikt nie został poszkodowany.

**16.03.2020 r.**

Pierwsze ograniczenia związane z epidemią:

- niektóre linie tramwajowe i autobusowe zostają zawieszane,
- zmniejszenie częstotliwości kursowania na najpopularniejszych liniach.

**16.03.2020 r.**

Zostają zamknięte wszystkie Punkty Sprzedaży Biletów oraz Biuro Rzeczy Znalezionych.

**18.03.2020 r.**

Zgodnie z decyzją Zarządu Transportu Publicznego komunikacja tramwajowa dzienna będzie funkcjonować w dni powszednie zgodnie z sobotnim rozkładem jazdy.

**25.03.2020 r.**

Władze państwowe wprowadzają ograniczenia w przemieszczaniu się obywateli i ograniczenia w liczbie pasażerów mogących jednorazowo jechać w pojazdach Komunikacji Miejskiej, do odwołania pojazdami KM może jednocześnie jechać tyle osób, ile wynosi 50% liczby miejsc siedzących.

**06.04.2020 r.**

Uruchomienie specjalnych linii MED dedykowanych pracownikom służb medycznych dojeżdżającym do pracy w krakowskich szpitalach.

**07.04.2020 r. godz. 14:30**

Kopiec Wandy wykolejenie tramwaju linii 22 podczas manewru cofania. Tramwaje linii 9, 14 i 22 kierowane do pętli Pleszów. Zatrzymanie trwało 44 minuty.

**09.04.2020 r. godz. 15:06**

Ulica Rakowicka zerwanie sieci trakcyjnej przez samochód ciężarowy. Tramwaje kierowane do pętli „Dworzec Towarowy”. Naprawa trwała 180 minut.

**11.04.2020 r.**

ZTP poinformował, że do odwołania zostaje wyłączony z ruchu tramwajowego tunel KST.

**12.04.2020 r.**

Kolejne ograniczenia w kursowaniu Komunikacji Miejskiej:

- tramwaje i autobusy kursują według rozkładu w godz. szczytu: 4:30-8:00; 12:30-16:00; 19:00-22:30, poza szczytem tylko pojedyncze kursy,
- zawieszona do odwołania zostaje komunikacja nocna.

**16.04.2020 r.**

Władze państwowe wprowadziły nakaz zastrzeżenia ust i nosa poza miejscem zamieszkania. Prowadzący Komunikacji Miejskiej zostali wyłączeni z tego obowiązku w trakcie prowadzenia pojazdów.

**27.04.2020 r. godz. 14:57**

Ulica Kościuszki kierunek „Filharmonia” z powodu wybruszenia torowiska wstrzymany został ruch tramwajowy na odcinku „Filharmonia” – „Salwator”. Naprawa trwała 45 minut.

**02.05.2020 r. godz. 11:30**

Ulica Mogilska skrzyżowanie z Cystersów kierunek „Pleszów” wypadek radiowozu Policji z samochodem osobowym na torowisku. Zatrzymanie trwało 83 minuty.

**04.05.2020 r.**

Powolny powrót do „normalności”: zwiększona zostaje częstotliwość kursowania na niektórych liniach tramwajowych i autobusowych. po prawie dwumiesięcznej przerwie cztery Punkty Sprzedaży Biletów wracają zostały otwarte.

**11/13.05.2020 r.**

Zwiększenie częstotliwości kursowania na coraz większej liczbie linii tramwajowych i autobusowych.

**18.05.2020 r. godz.17:10**

Ulica Beskidzka z powodu wypadku samochodu z motocyklem poszkodowany został prowadzący jednośląd. Zatrzymanie w obu kierunkach, autobusy linii 174 i 179 skierowane na trasę objazdową. Zatrzymanie trwało 84 minuty.

**18.05.2020 r.**

Zmienia się limit pasażerów, którzy mogą jednocześnie jechać pojazdami Komunikacji Miejskiej podczas trwającej epidemii, wynosi ona 30% całkowitej pojemności pojazdu.

# FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach







## Wagon techniczny – Szlifierka

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

Wagony techniczne niemal całkowicie zniknęły z ulic Krakowa. Po 1990 roku kiedy Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zostało podzielone na sześć spółek prawa handlowego, które miały świadczyć usługi na rzecz miasta i innych firm prawie wszystkie szynowe pojazdy techniczne zostały przydzielone zakładowi pod nazwą Miejski Zakład Torów Sieci i Podstacji Trakcyjnych Sp. z o.o. Miasto, które firmę powołało i przejęło od MPK tory z powodu oszczędności finansowych nie zlecało prac torowych specjalistycznemu zakładowi i ten dość szybko zakończył swoją działalność. Wagony do utrzymania sieci trakcyjnej, plugi odśnieżne i szlifierki skasowano, aby choć częściowo spłacić zobowiązania miejskiej spółki. Zadania utrzymania infrastruktury już wcześniej przejęła prywatna firma. Ona też, by sprostać postawionym przed nią zadaniom, odkupiła wagon szlifierkę zbudowaną na podstawie wagonu typu N. Stary wagon eksploatowany od lat przeszedł remont w zajezdni Nowa Huta i otrzymał nowy wygląd i nowy numer 834. Ilość zleceń dotyczących szlifowania szyn wydawanych przez urzędników odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury torowej z roku na rok malała aż w końcu w ramach oszczędności uznano tę czynność konserwacji torów za całkowicie zbędną i zaprzestano wykonywać tych prac. Wagon odstawiono, a po jakimś czasie przewieziono go do bazy firmy położonej z dala od torów. Nieczynny stojący od kilku lat wagon w 2019 roku odkupiło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA, pierwotny właściciel wagonu i jego projektant. W pierwszych dniach stycznia 2020 bramy zakładu remontowego opuścił wyremontowany wagon szlifierka do szyn. Szary pojazd odzyskał nie tylko dawny swój wygląd, ale także pierwotną malaturę z jaką wykonywał swą ciężką pracę od 1972 roku, kiedy został zbudowany w tym samym zakładzie. Wagon otrzymał także swój pierwotny numer – 304. Jest w pełni sprawnym pojazdem mogącym pracować jak dawniej na szynach choć, jak niemal wszystkie wyremontowane dawne wagony, ma status pojazdu zabytkowego, który wzbogacił krakowską kolekcję MPK S.A.

### Dane Techniczne:

.....  
**Producent:** Konstal Chorzów**Rok budowy:** 1954**Silniki:** LT-21 – 2 x 60 kW / –**Długość:** 10.940 mm / 10.040 mm**Szerokość:** 2.167 mm / 2.167 mm**Masa:** 13.000 kg (gotowy do pracy)**Przebudowa na wagon techniczny:** 1972

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne



## Radiowóz – hybrydowa Toyota Corolla

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

Model ten od 1966 roku nieustannie kreuje standardy w swoim segmencie, posiada coraz nowocześniejsze technologie oraz podwyższa jakość i komfort jazdy, globalnie jest to najpopularniejszy samochód świata – ponad 46 mln sprzedanych egzemplarzy.

Śladem dotychczasowych Aurisów, są to wersje wyposażone w ekologiczny i ekonomiczny napęd hybrydowy spełniający najnowszą normę emisji spalin EURO6 AG. Hybrydowe modele Toyoty zdobywają coraz większą popularność na całym świecie. Dzieje się tak ze względu na ich niespotykaną niezawodność, wyjątkową oszczędność paliwa, wspaniałe osiągi, a także niezwykle bogate standardowe wyposażenie bezpośrednio wpływające na jakość warunków pracy inspektorów ruchu krakowskiego przewoźnika.

Nowa Toyota Corolla Hatchback już na pierwszy rzut oka kojarzy się z prawdziwie sportową jazdą. Kompaktowa, dynamiczna linia nadwozia w stylu hot-hatch oparta na nowej platformie projektowej TNGA w połączeniu z napędem hybrydowym o mocy 122 KM sprawia niezwykle wrażenie. Wspomniany napęd hybrydowy Toyoty Corolli składa się z trzech połączonych ze sobą urządzeń: silnika benzynowego o mocy 98 KM, silnika elektrycznego o mocy 24 KM i akumulatora hybrydowego z 10-cio letnią gwarancją. Kluczem tej współpracy jest zoptymalizowany przepływ energii między nimi. Silnik elektryczny odzyskuje energię z hamowania, natomiast podczas jazdy ze stałą prędkością przekazuje jej nadwyżki do akumulatora hybrydowego, by powtórnie ją wykorzystać, np. podczas jazdy w korku. W ten sposób w ogóle nie trzeba ładować akumulatora hybrydowego, a zużycie paliwa jest ograniczone do minimum. To bardzo proste. W czasie jazdy może pracować tylko silnik elektryczny, tylko benzynowy lub oba jednocześnie. Wszystkie części układu hybrydowego wzajemnie się uzupełniają. System sam dobiera odpowiednie źródła napędu, dzięki czemu może optymalnie wykorzystać każde z nich. Skutkiem takiego współdziałania są lepsze osiągi i mniejsze spalanie.

Historia hybryd sięga 1997 roku, kiedy do masowej produkcji trafiła Toyota Prius. Od tego czasu hybryda Toyoty przestała być kojarzona już tylko jako samochód przyszłości i znacząco odmieniła dzieje współczesnej motoryzacji.

Do standardowego wyposażenia zakupionych Corolli Active należą m.in.: układ wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia (PCS) z systemem wykrywania pieszych i rowerzystów, inteligentny tempomat adaptacyjny (IACC), klimatyzacja manualna, światła mijania i do jazdy dziennej w technologii LED i wiele innych wpływających na komfortowe warunki pracy.

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

Obydwie Corolle zastąpiły ostatecznie już wysłużone i awaryjne Fiaty Punto, wprowadzając zupełnie nową jakość i komfort użytkowania o których jeszcze kilka lat temu inspektorzy nadzoru ruchu mogli jedynie pomarzyć.

### Dane Techniczne:

.....  
**Producent:** Toyota**Rodzaj:** hybryda**Typ nadwozia:** hatchback**Moc silnika spalinowego:** 98 KM**Moc silnika elektrycznego:** 24 KM**Długość:** 4370 mm**Szerokość:** 1790 mm**Wysokość:** 1435 mm**Rozstaw osi:** 2640 mm**Promień skrętu:** 5.2 m**Liczba drzwi:** 5**Liczba miejsc:** 5



## Wagon techniczny – Szlifierka

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne



## Radiowóz – hybrydowa Toyota Corolla

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

