

# PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (77) 2020  
październik-grudzień



## W numerze:

Kraków z okien  
zabytkowych pojazdów  
Bezpieczeństwo pracowników  
i pasażerów podczas pandemii

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



**Szukasz informacji o komunikacji w Krakowie?  
sprawdź na Facebooku**



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



**74500**

# PANDEMIA NIE ZATRZYMAŁA KOMUNIKACJI



d 21 września 2020 roku tramwaje znów zaczęły kursować z częstotliwością co 7,5 i 15 minut, zamiast co 10 i 20 minut.

To chyba najlepszy dowód na to, że komunikacja miejska w Krakowie pomimo bardzo dużego kryzysu wywołanego przez pandemię Covid-19 wróciła do swojego normalnego stanu. Gdy dodamy do tego powrót tramwajów na wyremontowaną ul. Krakowską i rozpoczętą budowę linii tramwajowej do Górki Narodowej to można wręcz odnieść wrażenie, że jest lepiej niż było przed pandemią. Nie oznacza to jednak, że o wirusie można zapomnieć. Wręcz przeciwnie. Cały czas pracownicy MPK S.A. muszą stosować się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa, a wszystkie tramwaje i autobusy są nadal każdego dnia dezynfekowane. Dodatkowo MPK S.A. stara się także odpowiadać na apele pasażerów, którzy korzystając z komunikacji miejskiej nie czują się bezpiecznie widząc osoby bez maseczek. To właśnie dlatego MPK S.A. w ramach obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu zdecydowało się na kontrole w autobusach kursujących na liniach aglomeracyjnych. Wspólne patrole inspektorów i policjantów miały za zadanie sprawdzić, czy pasażerowie tych linii stosują się do obowiązku zasłaniania ust i nosa. Nie jest to absolutnie działanie wymierzone w pasażerów. Celem tych kontroli była wyłącznie troska o bezpieczeństwo pasażerów, którzy często jadąc obok osoby bez maseczki boją się zarażenia koronawirusem. Ich obawa jest na tyle duża, że w pojazdach MPK S.A. dochodziło już do sytuacji, w których

kierowca był zmuszany przez pasażerów do zatrzymania się i wezwania policji, gdy ktoś pomimo próśb nie chciał założyć maseczki.

W efekcie apeli pasażerów w autobusach i tramwajach MPK S.A. na wybranych przystankach są także emitowane głosowe komunikaty przypominające o obowiązku zakrywania ust i nosa. A w tych pojazdach, gdzie nie ma monitorów zostały także umieszczone specjalne naklejki. Co więcej w trosce o bezpieczeństwo pasażerów w poczekalniach zlokalizowanych na pętli Czerwone Maki, na dworcu Czyżyny przy ul. Medweckiego oraz w terminale autobusowym przy al. Powstańców Wielkopolskich zostały zamontowane dozowniki z płynem dezynfekcyjnym. Dozowniki z płynem dezynfekcyjnym są także dostępne w każdym z pięciu otwartych Punktów Sprzedaży Biletów. Obsługa wszystkich pasażerów odbywa się tam przy zachowaniu obowiązujących obecnie zasad bezpieczeństwa, co m.in. oznacza, że osoby przychodzące do punktów mają obowiązek zakrywania ust i nosa oraz zachowania dystansu. Liczba osób obsługiwanych w środku każdego z otwartych punktów jest ograniczona i zależy od jego powierzchni (dokładna informacja o tym, ile osób może jednocześnie znajdować się w środku każdego z punktu jest zamieszczona na drzwiach).

Warto jednak pamiętać, że do PSB nie trzeba przychodzić, aby kupić bilet okresowy – można to zrobić w jednym z ponad 170 automatów KKM oraz przez Internet. Również wniosek o wydanie uprawnień Karty Krakowskiej można złożyć przez Internet na stronie [www.kk.krakow.pl](http://www.kk.krakow.pl)

*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

**Fotografia na okładce:** Dezynfekcja wnętrza autobusu MPK S.A.

**Fotografie 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](mailto:mgancar@mpk.krakow.pl)



## W NUMERZE:

|  |    |
|--|----|
| <b>Pandemia nie zatrzymała komunikacji</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....  | 3  |
| <b>Krakowska Linia Muzealna już pełnoletnia</b><br><i>Piotr Reclaw</i> .....   | 5  |
| <b>MPK Poznań świętuje 140 lat</b><br><i>Agnieszka Smogulecka</i> .....  | 10 |
| <b>Tramwaj z okazji 100. rocznicy Powstania Śląskiego</b><br><i>Justyna Mierzwa</i> .....  | 12 |
| <b>Torowiska – poprawa widoczna, ale miasto planuje dalsze prace</b><br><i>Biuro Prasowe Zarządu Dróg Miasta Krakowa</i> .....           | 13 |
| <b>Tramwajem z północy do centrum</b><br><i>Jan Machowski</i> .....  | 15 |
| <b>W Krakowie wszystkie tramwaje i autobusy są dezynfekowane</b><br><i>Krzysztof Utracki</i> .....                                       | 18 |
| <b>Bezpieczeństwo podczas pandemii</b><br><i>Katarzyna Sadowska</i> .....  | 19 |
| <b>Inspektorzy ruchu i policjanci kontrolowali maseczki</b><br><i>Sławomir Górniewicz</i> .....  | 20 |
| <b>Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Krakowie</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....  | 21 |
| <b>Aby zapewnić sobie bezpieczeństwo musimy dbać o higienę</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....  | 23 |
| <b>Przebudowa węzła rozjazdów przy drugiej bramie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta</b><br><i>Mateusz Kraszewski</i> .....              | 25 |
| <b>Potrójne składy wagonów 105Na znów na linii</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....  | 26 |
| <b>Przewodniczący Rady Miasta Krakowa wizytował zajezdnię tramwajową MPK</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....                            | 27 |
| <b>Oddając krew – ty też możesz uratować życie</b><br><i>Małgorzata Rzyczniak</i> .....  | 28 |
| <b>Honorowi dawcy z MPK oddają krew</b><br><i>Władysław Michalski</i> .....  | 28 |
| <b>Trzynaście Lajkoników wozi już pasażerów</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....   | 29 |
| <b>Sześciolatek szedł w nocy na basen – świetna reakcja kierowcy MPK</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....                                | 30 |
| <b>Przycisk bezpieczeństwa w pojazdach MPK S.A. w Krakowie</b><br><i>Michał Wójtowicz</i> .....  | 31 |
| <b>Jasio spełnił swoje wielkie marzenie – odwiedził zajezdnię tramwajową</b><br><i>Justyna Mierzwa</i> .....                             | 33 |
| <b>Mam bardzo duży sentyment do krakowskich zabytkowych tramwajów</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....                                   | 34 |
| <b>Dzieci na wózkach uczyły się korzystać z komunikacji miejskiej</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....                                   | 36 |
| <b>Które linie najrzadziej zmieniały swoje trasy?</b><br><i>Beata Balicka</i> .....  | 37 |
| <b>Jak przedłużyć ważność uprawnień Karty Krakowskiej?</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> .....  | 38 |
| <b>Jak kupić bilet i jak podróżować komunikacją miejską w Krakowie? – poradnik dla studentów I roku</b><br><i>Marek Gancarczyk</i> ..... | 39 |
| <b>Kalendarium</b><br><i>Piotr Kula</i> .....  | 41 |
| <b>Fotozabawa</b><br>.....   | 42 |





PIOTR RECLAW

# KRAKOWSKA LINIA MUZEALNA JUŻ PEŁNOLETNIA



30 sierpnia na Krakowskiej Linii Muzealnej po raz pierwszy w historii kursował potrójny skład wagonów złożony z gdańskiego Ringa oraz doczep KSW i ND

**T**radycja wakacyjnego kursowania zabytkowych pojazdów w Krakowie nie jest już bytem raczkującym, czy pokwitającym, a w pełni dojrzałym, ponieważ w tym roku odbył się już 18. sezon Krakowskiej Linii Muzealnej. Sezon, który wiosną w obliczu pandemii i wygaszenia życia publicznego stał pod dużym znakiem zapytania, ale moc tradycji była większa i Kraków był jednym z pierwszych polskich miast ogłaszających uruchomienie linii turystycznych. Historyczne tramwaje i autobusy, może trochę piszczące, może trochę skrzypiące, może trudniejsze do wejścia, ale przesywając krakowskie torowiska i ulice dostarczały wiele wspomnień i wrażeń mieszkańcom oraz turystom, pokazując, że miasto nie wymarło. Tegoroczny sezon Krakowskiej Linii Muzealnej trwał od 28 czerwca do 20 września 2020 roku. W każdą nie-

dzielę i święto kursowała linia nr 0 wiodąca od Dajworu do Cichego Kącika. W dniach 28 czerwca, 19 lipca, 15 sierpnia i 20 września wyjechały zabytkowe autobusy, a dodatkowo na linii nr 15 odbywały się kursy historycznych tramwajów do Pleszowa do Nowej Huty. Stale rosnący park zabytkowego taboru pozwolił w tym roku na wyjechanie aż 24 wagonów połączonych w historyczne, a także bardziej egzotyczne składy. Do tego wielkiego grona dołączył w tym roku dwuwagonowy skład 105N o numerach RT001 i RT002 świeżo odremontowany i przywrócony do stanu z początku eksploatacji, czyli 1975 roku. Choć na pierwszy rzut oka nie odbiega znacznie od współcześnie kursujących wagonów 105Na to w dniu swojej premiery 19 lipca przyciągnął rzeszę zainteresowanych osób i pojawiały się prośby o jego ponowny wyjazd w późniejszych tygodniach.





Po raz pierwszy na linię nr 0 wyjechał najstarszy skład wagonów 105N w Krakowie z 1975 roku





Wagon T4 i B4 na linii nr 0



Popularny Ogórek na linii nr 303





Zabytkowy skład na wyremontowanym moście Piłsudskiego



Zabytkowy skład 102N na linii nr 15





Zabytkowy i elektryczny radiowóz można było oglądać na ul. Sławkowskiej w ostatnią niedzielę Krakowskiej Linii Muzealnej

Oprócz zabytkowych tramwajów i autobusów dla miłośników historii krakowskiej komunikacji MPK S.A. przygotowało także niespodziankę. W niedzielę, 20 września o 10.30 na ul. św. Wawrzyńca można było zobaczyć zabytkowy radiowóz, który służył inspektorom ruchu MPK od połowy lat 90-tych do 1997 roku. Jest to samochód FSO 1500 (dawny Fiat 125p) pochodzący z 1988 roku. Pierwotnie został on zakupiony przez MPK w celu przewożenia pasażerów jako taksówka (taka usługa była przez MPK świadczona w Krakowie od 1956 roku do lat 90-tych XX wieku). W 1995 roku samochód został przekazany do Głównej Dyspozytorni Ruchu, gdzie służył inspektorom ruchu do nadzoru i kierowania ruchem tramwajów i autobusów w sytuacjach awaryjnych. Pojazd otrzymał wtedy nowe malowanie biało-niebiesko-granatowe oraz wyposażono go w instalację nagłośnienia i radiotelefon. Jako radiowóz pojazd służył do 2002 roku, a następnie został przekazany do Składnicy Taboru Zabytkowego (obecnie Muzeum Inżynierii Miejskiej), gdzie oczekiwał na renowację. Udało się ją przeprowadzić w 2020 roku. W niedzielę, po niemal 20 latach przerwy zabytkowy radiowóz znów nadzorował przejazd tramwajów i autobusów. Najpierw jechał razem z zabytkowymi tramwajami na linii nr 0, a następnie był prezentowany na ul. Sławkowskiej (gdzie w przeszłości wiele razy pełnił służbę) oraz na pętli Azory obok zabytkowych autobusów kursujących na linii nr 303.

Jacek Kołodziej

Obsługę konduktorską jak zawsze zapewniał Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych. W tym roku w związku z pandemią konduktorzy mieli dodatkowe zadania. Pilnowali limitu osób w pojeździe, obowiązkowo noszenia maseczek, a także po kursie dezynfekowali poręcze. Pasażerowie także jakby pilniej trzymali się obostrzeń wiedząc, że są pod czujnym okiem obsługi. A jacy to byli pasażerowie? Były starsze osoby chcące powspominać, ludzie dla których nieważny był cel podróży, a jedynie możliwość przejażdżki nietypowym pojazdem, były przypadkowe osoby dla których zabytek to tylko kolejny środek do celu, były także dzieci wypytyujące o każdy szczegół, a po miłej rozmowie z konduktorem przybijające z nim żółwika. Po raz kolejny przekonali się oni, że nawet tak prozaiczna czynność jak podróż komunikacją miejską może być okazją do obcowania z historią, co mimo osiągnięcia dojrzałości napędza Krakowską Linie Muzealną do dalszego rozwoju. ■



# MPK POZNAŃ ŚWIĘTUJE 140 LAT



**T**radycją jest, że co pięć lat, z okazji jubileuszy komunikacji miejskiej w Poznaniu, organizowane są parady pojazdów, w trakcie których prezentowane są tramwaje i autobusy – zarówno te które na co dzień kursują na liniach, jak i historyczne, wykorzystywane do obsługi linii turystycznych oraz w trakcie uroczystości oraz okolicznościowych wydarzeń. W tym roku, z okazji 140. lat MPK w Poznaniu, parada również się odbyła, choć – z uwagi na wyjątkowe okoliczności związane z pandemią, w nieco innej formule.

– 140-lecie funkcjonowania komunikacji miejskiej to ważne wydarzenie z punktu widzenia historii przedsiębiorstwa, ale również historii całego Poznania. Dlatego nie wyobrażaliśmy sobie świętować bez udziału mieszkańców i nie przygotowaliśmy dla nich wyjątkowej pamiątki – mówi Wojciech Tulibacki, prezes Zarządu MPK Poznań. Zaznacza przy tym, że organizując wydarzenie Spółka podjęła wszelkie możliwe środki, aby zapobiec ewentualnemu rozprzestrzenianiu się koronawirusa.

Pogoda sprzyjała. Mimo ulewnych deszczy, na czas parady pojazdów niebo się przejaśniło. W sobotę, 22 sierpnia, kilka minut po godzinie 12.00 pojazdy wyruszyły w uroczysty przejazd. Z ulicy Zwierzynieckiej (w pobliżu której

przez lata funkcjonowała najstarsza zajezdnia tramwajowa – przy ul. Gajowej) przejechały przez rondo Kaponiera do al. Marcinkowskiego i ulicami Fredry, Dąbrowskiego oraz Kraszewskiego wróciły na Zwierzyniecką.

W tym roku, z uwagi na pandemię, trasa była skrócona – w minionych latach parada kończyła się na terenie zajezdni na Franowie, gdzie organizowany był festyn dla mieszkańców z urodzinowym tortem. Ze względów bezpieczeństwa, w tym roku podjęta została decyzja o rezygnacji z organizacji tego wydarzenia. Nie odbył się również festyn dla pracowników.

MPK Poznań nie zrezygnowało z zaproszenia mieszkańców na przejażdżkę pojazdami biorącymi udział w paradzie. Liczba miejsc została jednak ograniczona – każdym z pojazdów mogło podróżować tylko pasażerów ile wynosi liczba miejsc siedzących. Bezpłatne zaproszenia (bilety) na ten przejazd specjalny rozeszły się jak świeże bułeczki, a mimo to – prawdopodobnie z uwagi na ulewne opady – część miejsc pozostała wolna.

Na czele parady – tradycyjnie już – pojechały pojazdy reprezentujące najstarszy tabor i jednocześnie wzbudzające największe zainteresowanie mieszkańców: tramwaj konny, którym powoził Wojciech Tulibacki, prezes MPK Poznań oraz tramwaj Typu I z wagonem Carl Weyer. Było





to duże wydarzenie, bowiem odbudowany wagon silnikowy Typu I wcześniej zaprezentowano tylko raz, w 100. rocznicę wybuchu Powstania Wielkopolskiego. Mając świadomość, że wiele osób także po parady chciałyby skorzystać z możliwości przejażdżki pojazdami historycznymi, na weekend zmieniona została organizacja linii turystycznych (funkcjonujących w weekendy i święta od wiosny do jesieni). W sobotę, po parady, historyczny tabor pozostał na liniach turystycznych: tramwajowej nr 0 i autobusowej nr 100. Dzięki temu, pojazdy historyczne kursowały co ok. 10 minut. U uruchomiono również specjalną, bezpłatną linię tramwajową, po której kursował tylko tramwaj Tupu I z wagonem Carl Weyer. Zainteresowanie było ogromne. Uroczystości rocznicowe już minęły, ale w Poznaniu nadal można kupić okolicznościową kartę PEKA.

– Tradycją stało się już, że Miasto Poznań upamiętnia ważne wydarzenia na okolicznościowych kartach PEKA na okazyjczyka – mówi Mariusz Wiśniewski, zastępca prezydenta Poznania. – Jest rzeczą oczywistą, że w kolekcji kart limitowanych nie mogło zabraknąć karty upamiętniającej 140 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu.

Karty PEKA stanowią atrakcyjną i bardzo praktyczną pamiątkę. Są nośnikami biletów na przejazd liniami organizowanymi przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu. Kosztują 27 zł, z czego 12 zł to zwrotna kaucja, a 15 zł to kwota do wydania na przejazdy tramwajami i autobusami. ■

\*) Agnieszka Smogulecka jest rzecznikiem prasowym MPK Poznań Sp. o.o.



# TRAMWAJ Z OKAZJI 100. ROCZNICY POWSTANIA ŚLĄSKIEGO

**W** tym roku obchodzimy 100. rocznicę II Powstania Śląskiego, jednego z trzech zrywów ludności polskiej, których skutkiem było przyłączenie części Górnego Śląska do Polski. W ramach obchodów tego wydarzenia w pięciu miastach w Polsce w dniach od 20 sierpnia (dzień wybuchu II powstania śląskiego) do 25 sierpnia (dzień zakończenia II powstania śląskiego): w Katowicach, Gdańsku, Warszawie, Poznaniu i Krakowie kursował „Tramwaj Powstańczy”. Ten specjalny tramwaj oklejony został na zewnątrz historycznymi treściami o powstaniach śląskich i drodze Śląska do odrodzonego, niepodległego Państwa Polskiego.

W poniedziałek 24 sierpnia 2020 roku o godzinie 15.55 Tramwaj Powstańczy wyjechał na linię nr 24 (Bronowice Małe – Kurdwanów P+R). W wagonie do godziny 18:00 można było przeżyć nietypową lekcję historii. Podróżujący tym specjalnym tramwajem mieli okazję cofnąć się w czasie, bowiem pasażerów, wsiadających do pojazdu witali... Wojciech Korfanty – jeden z Ojców Niepodległości. W Jego rolę wcielił się aktor Dariusz Niebudek, który z pasją przeniósł nas w tamte czasy.

Gdy w 1920 roku z ramienia rządu RP utworzono Polski Komisariat Plebiscytowy z Wojciechem Korfantym (instytucja ta miała za zadanie przekonać Ślązaków do głosowania w plebiscycie zapowiedzianym na rok 1921) do Korfantego zaczęli zgłaszać się ludzie, którzy chcieli czyn-

nie zaangażować się w akcję propagandową. Wielu z nich przybyło z Krakowa.

To właśnie Kraków był także propagatorem zbiórek i manifestacji patriotycznych na rzecz Górnego Śląska. Pieniądze zebrane podczas wieców były przekazywane na rzecz działalności Polskiego Komisariatu Plebiscytowego. Komisarz Korfanty utworzył także Dowództwo Ochrony Plebiscytu. Była to formacja wojskowa, w której zaangażowani

byli oficerowie Wojska Polskiego. Jednym z nich był wywodzący się z Krakowa Michał Grażyński, późniejszy wojewoda śląski. To właśnie po konsultacjach z oficerami Dowództwa Ochrony Plebiscytu Wojciech Korfanty wyraził zgodę na rozpoczęcie II powstania śląskiego, które zakończyło się sukcesem.



O historii Powstań Śląskich opowiadał aktor przebrany za Wojciecha Korfantego

Bez wsparcia działaczy, żołnierzy oraz szeregowych powstańców ten pięciodniowy zryw nie odniósłby sukcesu, co mogłoby rzutować na dalsze losy Górnego Śląska.

Pasażerowie, którzy nieśmiało i z obawą wsiedli do „Tramwaju do Niepodległej” byli zachwyceni. Młodzi mogli wiele skorzystać, starsi w nietypowy sposób utrwalić sobie historię. Dodatkowo zadbano o pamiątkowy bilet edukacyjny zawierający kalendarium powstań śląskich. Smak Śląska dało się przywołać dzięki szkłom i kopalniakom (śląskie słodycze). Warto przypomnieć, że inicjatorem akcji było Muzeum Powstań Śląskich w Świętochłowicach, a patronem Miasto Kraków i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. ■



# TOROWISKA – POPRAWA WIDOCZNA, ALE MIASTO PLANUJE DALSZE PRACE



## Ul. Krakowska po remoncie

**17** sierpnia 2020 roku przywrócony został ruch tramwajowy na ul. Krakowskiej i Legionów Piłsudskiego. W związku z tym część linii wróciła na swoje stałe trasy. Modernizacja tej trasy to nie jedna inwestycja tego typu w Krakowie. W mieście istnieje blisko 200 kilometrów torów. W ramach bieżącego utrzymania – tory w trybie ciągłym poddawane są różnym pracom serwisowym (np. napawanie, szlifowanie). Część torowisk została zakwalifikowana do programu modernizacji torowisk (np. Basztowa, Krakowska), w ramach którego na wybranych odcinkach pojawiły się zupełnie nowe tory.

– W ostatnich latach miasto podejmowało intensywne wysiłki na rzecz poprawy infrastruktury tramwajowej, efekty są widoczne, pozostały jednak wciąż miejsca, w których konieczne są remonty lub większe modernizacje – mówi Janina Pokrywa, zastępca dyrektora w ZDMK.

W latach 2015-2017 intensywne prace w zakresie modernizacji torowisk toczyły się w samym centrum miasta. W ramach tzw. pierwszej obwodnicy nowe torowisko pojawiło się wzdłuż ulic Podwale, Dunajewskiego i Basztowej (dwa węzły rozjazdowe: Basztowa-Długa; Basztowa-Lubicz-Westerplatte-Pawia). Dzięki tym pracom zmniejszył się hałas, podniesiono komfort podróżujących tramwajami, powiększono przestrzeń dla pieszych,



uporzędkowano ruch (miejsce dla rowerzystów). Zmalało ryzyko awarii układu torowego, tzw. wyrzuseń dezorganizujących ruch tramwajów w czasie upałów. W ubiegłym roku przebudowany został dwukilometrowy odcinek torowiska prowadzącego z centrum do Bronowic. Ulice Królewska, Podchorążych i Bronowicka zostały gruntownie przebudowane – nowe odwodnienie, oświetlenie, sieć wodociągowa i kanalizacyj-

realizację prac. W wakacje zakończą się prace związane z przebudową ulicy Krakowskiej.

W Nowej Hucie w ramach rozbudowy ulicy Igołomskiej oddane zostało nowe torowiska wraz z pętlą w Pleszowie. W planach jest modernizacja torowiska wzdłuż al. Solidarności, jeszcze w tym roku zostanie ogłoszony przetarg na dokumentację projektową. Trwa opracowywanie dokumentacji pod kątem przebudowy torowiska tramwajowego w al. Jana



Prace serwisowe na skrzyżowaniu ul. Dominikańskiej i św. Gertrudy

na, nawierzchnia, chodniki, wyciszone torowisko wraz z wygodnymi przystankami wiedeńskimi. Dodatkowo wykorzystano zamkniętą ulicę Karmelicką i wzdłuż niej pojawiły się nowe tory. Dzięki tym pracom wyeliminowano awarie związane z pękaniem szyn i wstrzymywaniem kursowania tramwajów, które dawały się we znaki pasażerom na starym już 20 letnim torowisku.

W ramach programu modernizacji torowisk planowane są: przebudowa ulicy Starowiślniej – obecnie opracowana została koncepcja i analizowane są wyniki z konsultacji społecznych; przebudowa ulic Kościuszki i Zwierzynieckiej – na ukończeniu jest opracowywanie dokumentacji projektowej oraz pozyskiwanie decyzji zezwalającej na

Pawła II na odcinku od Placu Centralnego do Bulwarowej i w ul. Ptaszyckiego od Bulwarowej do pętli Kopiec Wandy.

Infrastruktura tramwajowa w trybie ciągłym poddawana jest pracom serwisowym – są one niezbędne do tego aby tory mogły być eksploatowane. W tym roku ekipy utrzymaniowe pojawiły się m.in. na węźle Korona, węźle św. Gertrudy-Dominikańska, rondzie Hipokratesa, rondzie Piastowskim, wzdłuż ul. Broniewskiego czy Wielickiej.

– *W naszej ocenie liczba prowadzonych prac na torowiskach osiągnęła maksymalny poziom. Większa ich liczba uniemożliwiłaby organizację komunikacji tramwajowej Zarządowi Transportu Publicznego* – podkreśla Piotr Trzepak odpowiedzialny w ZDMK za utrzymanie infrastruktury. ■



JAN MACHOWSKI

# TRAMWAJEM Z PÓŁNOCY DO CENTRUM



Obecny widok pętli tramwajowej Krowodrza Górka

**B**udowa linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej stała się faktem. Zarząd Inwestycji Miejskich 1 lipca przekazał plac budowy wykonawcy, który już tydzień później przystąpił do pierwszych prac.

Realizacja zadania rozpoczęła się 8 lipca. Obecnie wykonawca skupia się na pracach przygotowawczych, koniecznych przed rozpoczęciem robót zasadniczych: budowane są objazdy, prowadzone są prace rozbiórkowe i archeologiczne, przekładane są podziemne sieci uzbrojenia terenu. Usuwana jest też roślinność, która koliduje z planowaną inwestycją. Zgodnie z decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej trzeba wyciąć 3477 drzew liściastych oraz iglastych. – *Wycinkę ograniczono do niezbędnego minimum: usuwana jest jedynie zieleń kolidująca z układem drogowym i tramwajowym, parkingami P&R, a także z sieciami podziemnymi. Prace prowadzone są pod nadzorem ornitologicznym – podkreśla Łukasz Szewczyk.*

W zamian nasadzona zostanie taka sama liczba drzew – łącznie 3477. Mimo rozbudowanej infrastruktury tego przedsięwzięcia zdecydowana większość roślin pojawi się w rejonie nowej linii tramwajowej i układu drogowego. – *Aż 2680 sztuk zostanie nasadzonych w grani-*

*cach inwestycji – zaznacza dyrektor Szewczyk. Pozostałe drzewa zostaną posadzone na działkach wskazanych przez Zarząd Zieleni Miejskiej. Będą to gatunki rodzime o obwodzie pnia na wysokości 100 cm wynoszącym 14–16 cm.*

Wraz z rozpoczęciem prac pojawiły się pierwsze utrudnienia w ruchu. Newralgicznym punktem jest ul. Opolska, konkretnie odcinek od ul. Wyki do ul. Pleszowskiej. Wprowadzono tam zawężenia z trzech do dwóch pasów w każdym kierunku, przeniesione zostały przystanki komunikacji autobusowej: przystanek przy skrzyżowaniu Opolska – Pleszowska w kierunku ronda Ofiar Katynia znajduje się przed skrzyżowaniem, natomiast przystanki przy kładce nad ul. Opolską w obu kierunkach przeniesiono o ok. 250 m i są teraz usytuowane po wschodniej stronie skrzyżowania Opolska – Wyki. Na odcinku od kładki dla pieszych nad ul. Opolską do ul. Pleszowskiej wstrzymany jest ruch pieszy i rowerowy. Aby ułatwić przejazd komunikacji zbiorowej, wprowadzono buspasy na odcinku od al. 29 Listopada do ul. Pleszowskiej (kierunek zachodni) i od ul. Mehoffera do ul. Wyki (kierunek wschodni). W miarę postępu prac w kolejnych tygodniach należy spodziewać się utrudnień w ruchu zarówno na ul. Opolskiej, jak i na obszarze na północ









Tak docelowo będzie wyglądać nowa trasa tramwajowa do Gorki Narodowej

od ul. Opolskiej. – *Zobowiązaliśmy wykonawcę do jak najszybszego informowania mieszkańców o ewentualnych zmianach, by nie dochodziło do sytuacji, że dowiadują się o nich z dnia na dzień* – zaznacza dyrektor Szewczyk.

Linia tramwajowa KST Krowodrza Górka – Górka Narodowa będzie miała ponad 5 km długości. Pozwoli na wygodny przejazd z północnych obrzeży do centrum miasta w niewiele ponad 20 minut. W ramach zadania powstaną aż 23 perony tramwajowe. Do dyspozycji zmotoryzowanych oddanych zostanie łącznie 447 miejsc postojowych działających w systemie P&R.

Prace rozpoczną się już od skrzyżowania ulic Wybickiego, dr. Twardego i Bratysławskiej. Zostanie ono przebudowane. Zmieni się też skrzyżowanie ulicy Krowoderskich Zuchów i Fieldorfa Nila – w jego miejsce powstanie rondo. Do ul. Fieldorfa Nila będzie dochodził buspas i jezdnia do obsługi parkingów.

W rejonie pętli Krowodrza Górka powstanie pierwszy z trzech parkingów P&R. Dalej linia tramwajowa będzie biegła w kierunku północnym. Znacznie przebudowana zostanie ul. Opolska, gdzie przewidziano dwukomorowy tunel drogowy o długości ok. 100 m. Trasa tramwajowa zostanie poprowadzona górą, podobnie jak nowa ulica łącząca Pachońskiego z Opolską.

Następnie linia tramwajowa zostanie poprowadzona na północ do ul. Pachońskiego, gdzie będzie drugi z parkingów P&R. Tam skrzyżuje na wschód do ul. Białostradnickiej i ul. Górnickiego, do ronda w rejonie ulic Siewnej i Maczkiewicza.

Dalej na wschód trasa tramwaju odłączy się od ul. Siewnej, by w rejonie ul. Bociana skrzyżować na północ do poprowadzonej nasypem magistrali kolejowej. Aby móc przejechać dalej, tramwaj będzie musiał „wbijać się” w nasyp – powstanie tam niewielki tunel. Nowa linia zakończy swój bieg przy pętli Górka Narodowa, gdzie powstaną trzy perony tramwajowe. Tam też wybudowany zostanie terminal autobusowy oraz ostatni z trzech parkingów P&R.

Zadanie realizowane jest w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Wykonawcą inwestycji jest konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Usług Technicznych „Intercor” Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Inżynierskich Robót Kolejowych „Tor-Krak” Sp. z o.o. Wartość kontraktowa zadania to 327 mln zł. Zgodnie z kontraktem wykonawca będzie miał 26 miesięcy na zakończenie wszystkich prac.

Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 na łączną kwotę ok. 151 mln zł. ■



# W KRAKOWIE WSZYSTKIE TRAMWAJE I AUTOBUSY SĄ DEZYNFEKOWANE



## Dezynfekcja tramwaju

Od momentu ogłoszenia pandemii koronawirusa COVID-19 decyzją MPK S.A. w Krakowie podmioty odpowiedzialne (m.in. KrakTransRem Spółka z o.o.) za czystość taboru tramwajowego i autobusowego obsługującego krakowskie ulice zobowiązane zostały do dezynfekcji wnętrza pojazdów. W tym celu zostały zakupione dedykowane środki biobójcze. Dezynfekcji poddawane są te elementy wyposażenia pojazdów, z którymi pasażerowie mają bezpośredni kontakt poprzez dotyk. Wstępnie dezynfekcja obejmowała przetarcie poręczy, uchwytów, przycisków otwierania drzwi, biletomatów, kasowników materiałem nasączonym środkiem dezynfekującym – biobójczym. Codziennie, wszystkie wagony tramwajowe oraz autobusy zjeżdżające z linii do zajezdni poddawane są dezynfekcji.

Obecnie jako działanie wzmacniające walkę z pandemią, zgodnie z wytycznymi GIS wszystkie pojazdy MPK S.A. dodatkowo poddawane są tzw. opryskiwaniu lub zamgławianiu. Metody te polegają na rozpylaniu drobinek preparatu biobójczego we wnętrzu pojazdu. Pozwala to na dotarcie środka dezynfekującego praktycznie we wszystkie dostępne miejsca w pojeździe – od sufitu aż po podłogę pojazdu. Zamgławianie przeprowadzane jest za pomocą urządzenia elektrycznego lub spalinowego wyposażonego w dyszę produkującą krople o średnicy 0.2-0.5 mm. Pojazdy po odpowiednim czasie działania środka biobójczego są wietrzone tak, aby po wyjeździe z zajezdni pasażerowie w komfortowych warunkach mogli realizować podróż. ■



KATARZYNA SADOWSKA

# BEZPIECZEŃSTWO PODCZAS PANDEMII



kres pandemii spowodował konieczność podjęcia przez nasze Przedsiębiorstwo licznych działań związanych ze zwiększeniem bezpieczeństwa pasażerów.

Od początku wystąpienia ryzyka zakażenia koronawirusem wszystkie pojazdy będące w posiadaniu Spółki każdego dnia są dokładnie myte. Dodatkowo Zarząd MPK S.A. w Krakowie wydał polecenie firmom sprzątającym, aby wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej były codziennie dezynfekowane, w szczególności te elementy, których dotyczą pasażerowie, takie jak: przyciski, uchwyty, poręcze, kasowniki i automaty biletowe. Okresowo przestrzenie pasażerskie pojazdów są ozonowane. Odpowiednie służby otrzymały też polecenie przeprowadzania codziennej dezynfekcji stacjonarnych automatów biletowych.

Pracownicy firm sprzątających Punkty Kontroli Ruchu oraz Punkty Sprzedaży Biletów zostali zobowiązani do codziennego dezynfekowania przy użyciu odpowiednich środków odkażających poręczy, klamek i blatów.

W celu zwiększenia świadomości osób podróżujących komunikacją miejską o istniejącym zagrożeniu zarażenia koronawirusem i sposobach minimalizowania ryzyka jego wystąpienia, we wszystkich autobusach należących do MPK S.A. w Krakowie i tramwajach wyposażonych w monitory wyświetlana jest informacja przypominająca pasażerom o istniejącym nakazie zasłaniania podczas podróży nosa i ust. W tramwajach, w których nie ma monitorów umieszczone zostały specjalne naklejki z taką informacją. Dodatkowo w pojazdach nadawany jest komunikat głosowy o konieczności stosowania się do tego obowiązku podczas podróży. W razie konieczności zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu komunikacyjnego,

do obsługi tych linii, na których zostanie stwierdzony znaczny wzrost frekwencji pasażerskiej, kierowane są dodatkowe pojazdy, aby wyeliminować nadmierne gromadzenie się pasażerów.

Od 24 czerwca br. w pojazdach komunikacji miejskiej znów działa klimatyzacja, uruchomiona w związku z decyzją Głównego Inspektora

Sanitarnego wydaną na podstawie opinii Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego - Państwowego Zakładu Higieny w Warszawie, z której wynika, że jeśli są spełnione określone, wymienione w niej warunki, to nie ma przeciwwskazań do uruchamiania urządzeń wentylacyjno-klimatyzacyjnych montowanych w autobusach i tramwajach.

Należy zaznaczyć, iż wszystkie autobusy eksploatowane przez MPK S.A. w Krakowie posiadają cechujące się wysoką sprawnością działania układy wentylacji, ogrzewania i klimatyzacji. Przedsiębiorstwo dokłada wszelkich starań, aby zapewnić pasażerom jak najlepsze warunki podróżowania stale monito-



Dozowniki z płynem dezynfekującym są umieszczone m.in. w poczekalniach

rując pracę urządzeń klimatyzacyjnych.

W następstwie opublikowania przez Głównego Inspektora Sanitarnego, Ministerstwo Zdrowia i Ministerstwo Infrastruktury zasad bezpiecznego korzystania z pojazdów publicznego transportu zbiorowego w trakcie epidemii SARS-CoV-2 w Polsce w dniu 2 września 2020 roku prowadzący pojazdy komunikacji miejskiej zostali zobowiązani do otwierania drzwi na przystankach przy użyciu przycisku na pulpicie, w tym na przystankach na żądanie, bez oczekiwania na sygnał ze strony pasażera. Zgodnie z tymi wytycznymi dla pasażerów oczekujących na dworcach autobusowych, z których kursują pojazdy komunikacji miejskiej zostały zapewnione środki do dezynfekcji. ■



# INSPEKTORZY RUCHU I POLICJANCI KONTROLOWALI MASECZKI



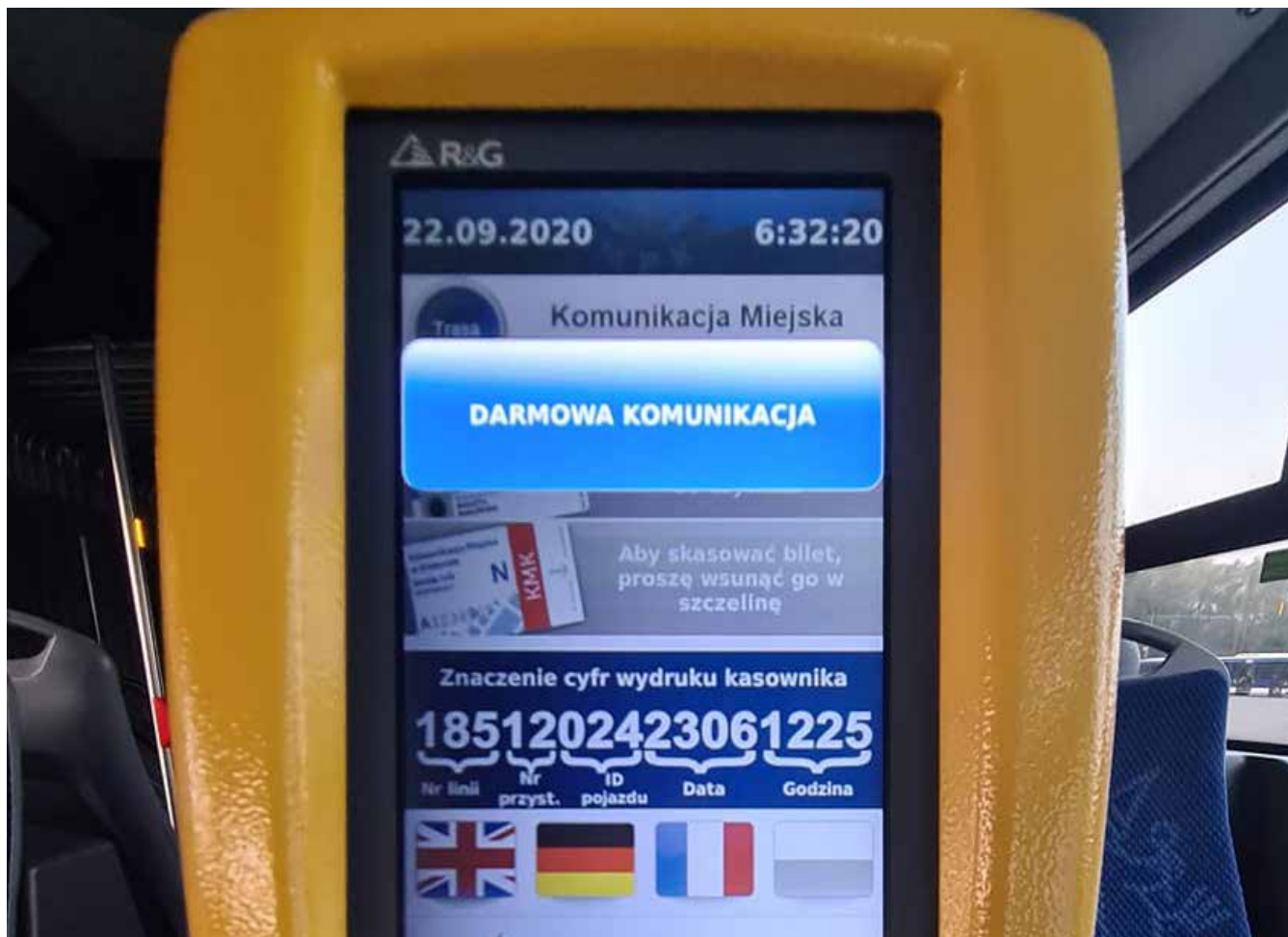
Policjanci i inspektorzy ruchu MPK sprawdzali czy w tramwajach i autobusach pasażerowie stosują się do obowiązku zakrywania ust i nosa

**M**iejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie w związku z napływającymi interwencjami od pasażerów odnośnie niestosowania się do rygorów sanitarnych zasłaniania ust i nosa przez niektóre osoby podróżujące tramwajem i autobusem podjęto decyzję o zorganizowaniu z Policją akcji, która miała za zadanie przypomnieć podróżującym o stosowaniu się do obowiązujących zasad. Akcja polegała na wyznaczeniu odcinków tras komunikacji miejskiej, gdzie dochodziło najczęściej do łamania przepisów. Na przystanku do pojazdu wsiadał nieumundurowany inspektor ruchu MPK oraz nieumundurowani funkcjonariusze Policji. Po wejściu obserwowali pasażerów czy mają prawidłowo zasłonięte usta i nos. Po stwierdzeniu nieprawidłowości policjanci podejmowali interwencję, która kończyła się pouczeniem (jeżeli ktoś nie posiadał maseczki był proszony

o opuszczenie pojazdu). Akcja w pierwszych dniach wykazała, że są osoby, które nie stosują się do wymogów sanitarnych. Tylko pierwszego dnia upomniano 66 osób za brak maseczki. Kolejne dni przyniosły spadek tych przypadków o prawie 50%. Najczęściej nie stosowali się do przepisów pasażerowie młodzi podróżujący autobusami linii nr 304 (w jednym autobusie podróżowało od 3 do 4 osób bez maseczki). Akcja kontroli rozpoczęła się w czerwcu i była kontynuowana w kolejnych miesiącach również na liniach aglomeracyjnych. W sumie za niezasłanianie ust lub nosa pouczone w tym czasie 623 osoby, ujawniono dwa przestępstwa, ujawniono jedną osobę poszukiwaną i dodatkowo ukarano osiem osób mandatami za spożywanie alkoholu w pojazdach MPK. Akcja przede wszystkim miała za zadanie uświadomić pasażerom, że bezpieczeństwo współpasażerów jest rzeczą nadrzędną w środkach komunikacji miejskiej. ■



# EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE



22 września wszystkie kasowniki w tramwajach i autobusach zostały zablokowane

**O**d 16 do 22 września był obchodzony Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. W tym okresie MPK S.A. w Krakowie zaplanowało działania, których celem było bezpieczeństwo pasażerów w komunikacji tramwajowej i autobusowej oraz płynność przejazdu tramwajów w centrum miasta.

W trosce o bezpieczeństwo osób korzystających z komunikacji miejskiej od 16 do 22 września (z wyłączeniem weekendu) inspektorzy ruchu MPK wspólnie z Komendą Powiatową Policji w Krakowie prowadzili kontrole na wybranych liniach aglomeracyjnych i sprawdzali, czy pasażerowie tych liniistępują się do obowiązku zakrywania ust i nosa. Było to możliwe dzięki podpisane-

mu w czerwcu 2020 roku porozumieniu o współpracy między MPK S.A. w Krakowie i Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie. Te działania były odpowiedzią na wiele apeli pasażerów, którzy wybierając podróż komunikacją miejską obserwują brak maseczek u niektórych współpasażerów. Zwracają także uwagę, że część z osób nie reaguje na prośby o zakrycie ust i nosa, całkowicie lekceważąc zagrożenie związane z pandemią koronawirusa. W trakcie pięciodniowej akcji policjanci wspólnie z inspektorami MPK na terenie powiatu krakowskiego skontrolowali 39 autobusów, ujawniając 15 naruszeń dotyczących niestosowania się przez pasażerów do obowiązku zakrywania ust i nosa. Wszystkie te osoby zostały pouczone. Funkcjonariusze nie tylko pilnowali





Inspektorzy ruchu MPK wspólnie z strażnikami miejskimi patrolowali m.in. ul. Długą

przestrzegania obostrzeń związanych z pandemią, ale także w trakcie prowadzonych kontroli zwracali uwagę na popełniane wykroczenia i natychmiast reagowali na nie. Tym sposobem nałożyli dwa mandaty karne za spożywanie alkoholu na przystanku i w autobusie.

W ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu były także prowadzone wspólne patrole inspektorów ruchu MPK oraz Straży Miejskiej w centrum miasta na tych ulicach, gdzie najczęściej dochodzi o blokowania torowisk. Patrole były m.in. na ul. Długiej, gdzie kierowcy samochodów najczęściej blokują jadące tramwaje. W tym roku od stycznia do sierpnia było 28 przypadków, gdy tory na ul. Długiej były zablokowane i tramwaje musiały zmieniać trasę.

Podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu zapraszaliśmy też mieszkańców do wirtualnego spaceru po terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka – największej zajezdni krakowskiego MPK. Jest to też zajezdnia, w której stacjonują wszystkie elektryczne autobusy. To jak są ładowane oraz jak są myte i dezynfekowane można zobaczyć oglądając film na oficjalnym profilu MPK S.A. na YouTube. Przewodnikiem podczas tego spaceru jest Tomasz Moździerz, kierownik Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu zakończył się we wtorek 22 września. Tego dnia komunikacja miejska w strefie I i II oraz komunikacja nocna była bezpłatna dla wszystkich osób. ■



# ABY ZAPEWNIĆ SOBIE BEZPIECZEŃSTWO MUSIMY DBAĆ O HIGIENĘ

O PROWADZENIU TRAMWAJU W CZASACH KORONAWIRUSA ROZMAWIAMY Z KATARZYŃĄ BEDNARZ, OD CZTERECH LAT MOTORNICZĄ MPK S.A. W KRAKOWIE



**Marek Gancarczyk:** Co się zmieniło w Pani pracy po wybuchu pandemii koronawirusa?

Katarzyna Bednarz: Przede wszystkim mam zdecydowanie większą świadomość dotyczącą swojego bezpieczeństwa i tego jak w obecnym czasie pandemii ważna jest higiena. Bardzo cieszę się, że na każdym punkcie socjalnym mamy do dyspozycji płyny dezynfekujące. Doceniam także to, że w pojazdach jest wydzielona

strefa bezpieczeństwa, która w mojej ocenie jest bardzo dobrym rozwiązaniem. Nie tylko dla nas prowadzących, ale także dla pasażerów, którzy przyzwyczaili się już do niej i nawet, gdy nas o coś pytają to zachowują dystans.

**MG:** Co było dla Pani najtrudniejsze w pracy na samym początku pandemii?



**KB:** Na początku najbardziej martwiłam się o swoje bezpieczeństwo. Cały czas miałam w głowie to, żeby myć ręce i nosić maseczkę, gdy wychodziłam z kabiny tramwaju. Maseczkę zakładałam także podczas przebywania w punktach socjalnych.

**MG:** Do jakich zasad obowiązujących po wybuchu pandemii było się Pani najtrudniej przyzwyczać?

**KB:** Nie ukrywam, że najtrudniej było mi się przyzwyczać do noszenia maseczki. Na początku ciężko było zapamiętać, żeby zawsze ją ze sobą zabierać.

**MG:** Czy był taki moment, że bała się Pani przychodzić do pracy?

**KB:** Nie miałam takich myśli. Wiedziałam, że jest niebezpiecznie, ale miałam przekonanie, że jak ja i inni będziemy wzajemnie się chronić stosując się do obowiązujących zasad to wszyscy będziemy w miarę bezpieczni. Na pewno się nie bałam.

**MG:** Jak pasażerowie reagowali na wprowadzone strefy bezpieczeństwa w tramwajach, zakaz wchodzenia pierwszymi drzwiami?

**KB:** Pasażerowie rozumieli to, dlaczego strefa została wprowadzona, ale na początku było im się trudno przyzwyczać do braku możliwości wsiadania i wysiadania pierwszymi drzwiami. Nie spotkałam się ze strony pasażerów z krytyką tego rozwiązania. Wręcz przeciwnie, w Internecie czytałam wiele komentarzy, w których pasażerowie pisali, że jest to dobry pomysł.

**MG:** Ze skutkami pandemii musimy sobie radzić już od ponad pół roku. Czy po tym czasie dostrzega Pani jakieś zmiany w zachowaniu pasażerów w porównaniu do tego co było w marcu i kwietniu?

**KB:** Ja nie odczuwam jakiegось radykalnej zmiany w zachowaniu pasażerów. Chociaż pewne rzeczy się zmieniły. Na początku obserwowałam osoby starsze, które chyba kompletnie nie zdawały sobie sprawy z nowego zagrożenia, jakim jest koronawirus. Podróżowały często w godzinach szczytu. Teraz osoby starsze są bar-



dziej świadome. Wybierają inny czas podróży i zachowują dystans. Gorzej jest z młodzieżą licealną. Gromadzą się często w grupach i bez maseczek. Na początku pandemii podróżowało bardzo mało dzieci i zawsze można je było zobaczyć tylko z rodzicami. W okresie wakacji, gdy obostrzenia stały się mniej drastyczne to dzieci w tramwajach i autobusach przybywa, jest też coraz więcej

rodziców podróżujących z niemowlętami w dziecięcych wózkach.

**MG:** Czy zauważyła Pani, aby zmienił się stosunek pasażerów do motorniczek?

**KB:** Na szczęście do tej pory nie miałam żadnych przypadków negatywnego zachowania pasażerów w stosunku do mojej osoby. Żadnych agresywnych zaczepek czy też komentarzy. Tylko raz gdy jechałam tramwajem jako pasażerka byłam świadkiem, gdy jedna kobieta zwróciła uwagę współpasażerowi, żeby zachowywał dystans.

**MG:** Jak Pani ocenia decyzję Rady Miasta Krakowa o wycofaniu możliwości zakupu biletu u prowadzących?

**KB:** Przyznam szczerze, że nigdy nie lubiłam sprzedawać biletów, bo mnie to po prostu rozpraszało podczas jazdy. Uważam więc, że decyzja radnych jest bardzo dobra i słuszna. Poza tym przecież pieniądze i bilety, które musieliby wymieniać między sobą prowadzący i pasażerowie to też jedna z możliwości, gdzie można się zarazić. Myślę, że pasażerowie do braku zakupu biletów u prowadzących już się przyzwyczaili, bo ta sytuacja trwa już długo, od początku pandemii koronawirusa w marcu.

**MG:** Co jeszcze Pani zdaniem ułatwiłoby pracę motorniczek podczas pandemii?

**KB:** Wydaje mi się, że dbając o siebie i stosując się do zasad bezpieczeństwa chronimy się przed zagrożeniem zarażenia koronawirusem. W mojej opinii ze strony przedsiębiorstwa mamy zapewnione wszystkie środki, aby o to swoje bezpieczeństwo dbać podczas pracy.

Rozmawiał Marek Gancarczyk ■



MATEUSZ KRASZEWSKI

# PRZEBUDOWA WĘZŁA ROZJAZDÓW PRZY DRUGIEJ BRAMIE STACJI OBSŁUGI TRAMWAJÓW NOWA HUTA

**N**a przestrzeni ostatnich lat teren Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta ulega ciągłym zmianom. Trwające zadania inwestycyjne pozwalają usprawnić ruch taboru tramwajowego po terenie stacji jak i pozwalają efektywniej prowadzić procesy związane z jego obsługą. Jednym z elementów podlegających przebudowie jest układ węzła rozjazdów nr 51 w pobliżu skrzyżowania ulic Ujastek i Łowińskiego – wjazd i wyjazd II bramą.

Dotychczasowy układ torowy pozwalał jedynie na wyjazd II bramą w obu kierunkach tj. Wzgórz Krzesławickich oraz Kombinatoru natomiast wjazd na teren Stacji Obsługi możliwy był jedynie od strony Placu Centralnego. W przypadku tramwajów jadących od strony Wzgórz Krzesławickich wjazd na teren Stacji Obsługi możliwy był przez I bramę

lub tramwaj musiał zawrócić na Placu Centralnym. Sam wjazd na teren Stacji Obsługi odbywał się na torze szlakowym pod prąd.

Zlecone w 2017 roku prace polegające na opracowaniu koncepcji oraz projektu budowlanego polegały na znalezieniu rozwiązania umożliwiającego pełną obsługę terenu stacji uwzględniając wyjazdy jak i zjazdy na teren stacji z obu kierunków. Projektowany wjazd dwutorowy przez II bramę do stacji ma strategiczne znaczenie między innymi dla prawidłowego ruchu technologicznego tramwajów na terenie stacji, w szczególności dla pojazdów zjeżdżających z kierunku „Wzgórz Krzesławickie” jak i znacząco ma poprawić bezpieczeństwo wjazdów i wyjazdów eliminując jazdę pod prąd. Zmiana organiza-

cji ruchu w sposób zdecydowany poprawi efektywność oraz bezpieczeństwo ruchu w tym obszarze. Nie bez znaczenia jest również fakt przystosowania tego odcinka do eksploatacji taboru

wszystkich typów. Uzyskanie pozwolenia na budowę wiązało się z wieloma problemami łącznie z uzyskaniem odstępstwa w Ministerstwie Infrastruktury.

Prawomocne pozwolenie na budowę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie otrzymało na początku 2020 roku i w czerwcu przystąpiono do wykonywania prac.

Prace przy przebudowie węzła polegają na pełnej przebudowie zwrotnic, krzyżownic oraz układu torowego na terenie stacji jak i terenie poza nią niezbędnym dla prawidłowego funkcjonowania całego układu. Wykonywanie wspomnianych prac wiąże się z demontażem istniejącej nawierzchni



Prace przy II bramie w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta

torowej, wykonaniem robót ziemnych na płaszczyźnie torowisk, zabudowie nowej nawierzchni torowej, zabudowie automatycznych smarownic torowych wyposażonych w system realizujący odczyt parametrów urządzenia oraz regulację ustawień za pomocą połączeń internetowych. Prowadzenie prac wymagało także wyłączenia na dwa miesiące toru szlakowego i w związku z tym zapewnienie komunikacji zastępczej. Ukończenie prac i oddanie do użytkowania węzła rozjazdów nr 51 przewidziane na początek listopada 2020 roku zapewni w pełni bezpieczny ruch wyjazdowy i wjazdowy na teren SOT Nowa Huta drugą bramą i stanowić będzie alternatywę dla pierwszej bramy w przypadku wystąpienia nieprzewidzianej awarii. ■



# POTRÓJNE SKŁADY WAGONÓW 105NA ZNÓW NA LINII



**W** ostatnich latach można było zobaczyć takie składy tylko w okresie Wszystkich Świętych na liniach cmentarnych. Jednak sytuacja związana z rozwojem pandemii w Krakowie zmusza do podejmowania decyzji, które pasażerom zapewnią jak największe poczucie bezpieczeństwa. MPK S.A stara się więc wysyłać na linie najpojemniejsze pojazdy, które posiada w swoim taborze.

Dlatego właśnie po pięciu latach przerwy na regularne linie znów wyjechały składy złożone z trzech wagonów

105Na. 31 sierpnia na części kursów linii nr 52 (Czerwone Maki P+R – Os. Piastów), zastąpiły one składy wagonów E1 i c3. Decyzja o takiej zamianie nie jest przypadkowa. Z tej linii korzysta wielu pasażerów, więc skierowanie tam najbardziej pojemnych pociągów sprawiło, że dla pasażerów będzie dostępnych więcej miejsc, a tym samym możliwość zachowania większego dystansu.

Warto podkreślić, że na linię nr 52 cały czas są także kierowane najdłuższe w Polsce tramwaje, czyli Krakowiaki. ■



MAREK GANCARCZYK

# PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA KRAKOWA WIZYTOWAŁ ZAJEZDNIĘ TRAMWAJOWĄ MPK



Przewodniczący Rady Miasta Krakowa odwiedził m.in. Stację Obsługi Tramwajów Podgórze, oglądał nowego Lajkonika

**D**ominik Jaśkowiec, Przewodniczący Rady Miasta Krakowa na początku lipca 2020 roku wizytował Zajezdnię Tramwajową Podgórze, gdzie oglądał m.in. najnowszy nabytek przedsiębiorstwa – niskopodłogowy tramwaj Lajkonik. Nowoczesny pojazd wyposażony jest w klimatyzację, gniazda USB oraz ergonomiczną kabinę dla motorniczego. Dwa Lajkoniki z obecnej dostawy posiadają specjalny system, dzięki któremu możliwa jest jazda bez pantografu.

Dominik Jaśkowiec zapewnił, że jest gotowy pomóc w zakupieniu czwartej transzy nowoczesnych tramwajów. – *Rozpoczynamy jako miasto duży projekt związany z wprowadzaniem do ruchu liniowego Lajkoników. Rozmawiałem z prezesem MPK na ten temat i omawialiśmy możli-*

*wość kolejnego zakupu nowoczesnych pojazdów, tak aby do roku 2023 w pełni wymienić flotę tramwajową. Wszystkim nam zależy, aby w Krakowie 100% tramwajów posiadało niską podłogę oraz klimatyzację – deklarował Dominik Jaśkowiec.*

W zajezdni MPK są także hale i warsztaty, w których prowadzone są naprawy i konserwacje pojazdów komunikacji miejskiej. – *Bardzo pozytywne jest to, że MPK ma autonomię w zakresie obsługi i naprawy tramwajów. Włożono w to dużo pracy i nie musimy korzystać z usług firm zewnętrznych, bo przy dużej flocie tramwajowej byłoby to nieoptyczne. Widać w tych halach wysoką jakość i nowoczesne technologie. Mam bardzo pozytywne wrażenia – mówił przewodniczący RMK kończąc swoją wizytę w siedzibie miejskiego przewoźnika przy ul. J. Brożka. ■*

MAŁGORZATA RZYZCZNAK

# ODDAJĄC KREW – TY TEŻ MOŻESZ URATOWAĆ ŻYCIE



Kampania zachęcająca do oddawania krwi była widoczna na autobusach MPK

**P**od takim hasłem pięć lat temu podjęliśmy działanie mające na celu oddanie w ciągu roku 140 litrów krwi. Dla większości oddanie jej wtedy nie było czymś nowym, gdyż czynili to systematycznie od lat. Było jednak wielu takich, którzy zrobili to po raz pierwszy, a teraz są regularnymi honorowymi dawcami.

Dzisiaj wspominamy tę wielką naszą akcję, bo są ku temu szczególne okoliczności. Zewsząd słyhać apele o zgłaszanie się krwiodawców do punktów pobrań, a szczególnie tych, którzy posiadają grupę krwi Rh minus.

Ten wyjątkowy i trudny czas, bo naznaczony niespotykaną na tak szeroką skalę pandemią, spowodował, że liczba oddających krew w stosunku do rosnących potrzeb znacznie się zmniejszyła.

MPK S.A. w Krakowie będąc partnerem Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie, włącza się w apele i działania Centrum, rozpowszechniając komunikaty o zapotrzebowaniu na krew na swojej stronie internetowej i portalach społecznościowych. Od początku wakacji udostępnia też w tym celu monitory w pojazdach, gdzie obok komunikatu o zapotrzebowaniu emitowane są też podstawowe informacje związane z oddawaniem krwi, czyli np. jakie kryteria należy spełnić by zakwalifikować się do oddania krwi, lub gdzie tę krew można oddać.

Na dwóch tramwajach MPK można dostrzec kampanię promującą honorowe krwiodawstwo wśród mieszkańców Małopolski pt. „Dobro jest w Małopolsce. Ramię w Ramię”. Reklama na czterech autobusach natomiast zachęca do włączenia się w akcję pt. „Twoja krew moje życie”. Każdy oddający krew korzystając z aplikacji „Łączy nas Czerwo-

## HONOROWI DAWCY Z MPK ODDAJĄ KREW

Zakładowe Koło PCK i działający w jego ramach Klub „Honorowych Dawców Krwi” PCK kolejny rok swojej działalności rozpoczęło od udziału w kampanii sprawozdawczo – wyborczej w Polskim Czerwonym Krzyżu. W dniu 24 stycznia 2020 roku odbyło się zebranie sprawozdawczo – wyborcze, które wyłoniło nowy Zarząd oraz przyjęło program działania na najbliższe 4 lata.

W I półroczu Koło i Klub były współorganizatorami dwóch kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju.

W dniach 20-23 stycznia 2020 roku w ramach współpracy z Fundacją „Serca Dla Maluszka” zbierano środki na wyjazd na ratującą życie operację do USA dla Kacperka Ryła. 12-miesięczny chłopczyk cierpiący na rzadziwy znik mięśni (SMA). Natomiast w dniach 24-28 lutego 2020 roku kwestą we współpracy z Fundacją Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „Matio” włączyliśmy się w Ogólnopolski Tydzień Mukowiscydozy.

Ponadto poczet sztandarowy Klubu „HDK” PCK uczestniczył w tradycyjnej Mszy Tramwajarskiej u Ojców Redemptorystów w dniu 29 lutego 2020 roku.

Dalsze plany zniweczyła epidemia koronawirusa. W tej sytuacji Klub mobilizował swoich członków i sympatyków do oddawania krwi, której zaczęło dramatycznie brakować. Klub zwrócił się też z apelem o oddawanie krwi do wszystkich pracowników MPK.

Zarząd Klubu utrzymywał w tym niełatwym czasie stały kontakt z długoletnimi krwiodawcami, będącymi już na emeryturze.

Władysław Michalski

na Nitka” może dołączyć do społeczności krwiodawców na Facebooku i pochwalić się tym znajomym, zachęcając w ten sposób innych do honorowego krwiodawstwa.

Na łamach tego pisma także pragniemy zachęcić wszystkich tych, którzy chcą i mogą pomóc. W każdej chwili może się zdarzyć, że to my lub nasi bliscy, będziemy potrzebować krwi. Dopóki to my możemy być dawcami nie zmarnujemy tej szansy, szansy by zrobić coś dobrego dla innych. ■



MAREK GANCARCZYK

# 13 LAJKONIKÓW WOZI JUŻ PASAŻERÓW



Lajkonik wyjeżdża na linię z zajazdni tramwajowej w Nowej Hucie



Lajkoniki można zobaczyć także na linii nr 50

Pasażerowie korzystający z komunikacji miejskiej w Krakowie mają już do dyspozycji 13 nowoczesnych tramwajów Lajkonik. Najczęściej można je spotkać na linii nr 3, 4, 18, 50 i 52. Warto podkreślić, że tramwaje na linii nr 4 i 52 kursują do Nowej Huty. Poza tymi trasami Lajkonik wyjechał także m.in. na linii nr 21 (Os. Piastów – Pleszów), 20 (Cichy Kącik – Mały Płaszów) i 1 (Salwator – Wzgórze Krzesławickie).

W Krakowie jest już 15 Lajkoników. Dwa z nich przechodzą jeszcze odbiory. Po ich zakończeniu będą mo-



Mogli nim także podróżować pasażerowie linii nr 21

gły wyjechać na regularne linie. Przypomnimy, że Lajkoniki to nowoczesne tramwaje produkowane przez firmę Stadler. W sumie będzie ich 50. Wyróżnia je nie tylko design, ale również innowacyjne rozwiązania techniczne. Dwa wagony z realizowanego kontraktu będą wyposażone w system umożliwiający przejazd bez pantografu na odcinku kilku kilometrów. Wszystkie pozostałe wagony będą przygotowane do tego, aby w przyszłości ten system został w nich zamontowany. ■

# SZEŚCIOLATEK SZEDŁ W NOCY NA BASEN – ŚWIETNA REAKCJA KIEROWCY MPK



**B**yło już po północy, 16 lipca 2020 roku, gdy Łukasz Szlosek, prowadząc autobus nocnej linii zauważył sześciolatek idącego samotnie ulicą.

– *Jechałem autobusem nocnym nr 669. Na przejściu dla pieszych przy ul. Ćwiklińskiej zauważyłem zdeorientowanego i przestraszonego chłopca. Otworzyłem okno i zapytałem czy się zgubił i gdzie są jego opiekunowie* – opowiada Łukasz Szlosek, kierowca autobusu, na co dzień pracujący w zajezdni autobusowej Wola Duchacka.

Okazało się, że dziecko miało przy sobie czepek do pływania i maskę oraz okulary do nurkowania. Jednak nie od razu zdradził kierowcy dlaczego sam wyszedł z domu w nocy.

– *Mieszkał się w zeznaniach. Na początku twierdził, że „wyszedł na spacer”. Później powiedział, że chciał popływać.*

*Zaniepokoiło mnie to i dlatego wezwałem służby. W końcu sześciolatek przyznał, że umówił się z kolegą na pływanie* – opisuje kierowca MPK S.A. w Krakowie.

Bardzo szybko po zgłoszeniu kierowcy na miejscu pojawił się patrol policji oraz inspektor ruchu MPK, którzy zajęli się chłopcem. Zostało wezwane także pogotowie. Lekarze stwierdzili, że dziecko nie wymaga pomocy medycznej.

Jak przekazuje policja, dzięki empatii i zaangażowaniu kierowcy MPK historia skończyła się szczęśliwie. – *Malec powiedział, jak się nazywa i gdzie mieszka, więc funkcjonariusze pojechali z nim pod wskazany adres. Jak się okazało, chłopiec wyszedł z domu, gdy jego rodzice już spali. Dlatego byli zaskoczeni całą sytuacją. Na szczęście wszystko skończyło się szczęśliwie i 6-latek wrócił do domu* – powiedział Sebastian Gleń, rzecznik Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie. ■



MICHAŁ WÓJTOWICZ

# PRZYCISK BEZPIECZEŃSTWA W POJAZDACH MPK S.A. W KRAKOWIE

„**O**byś żył w ciekawych czasach” – tak brzmi rzekomo chińskie przekleństwo. Pomijając jego dyskusyjne pochodzenie można odnieść wrażenie, że 2020 rok to właśnie te przysłowiowe „ciekawe czasy”. Ostatnie kilka miesięcy, powiedzmy, że pół roku, pokazało, że nie można nic traktować jako pewne, stałe i niezmiennie. Nikt z nas, jeszcze w lutym, kiedy już planowaliśmy wiosenne i letnie wakacyjne wyjazdy i wojaże, nie spodziewał się, że nagle świat się zamknie i będziemy musieli podjąć wyzwania, których dotychczas nie mieliśmy. Zarówno jako ludzie, członkowie swoich rodzin, jak i pracownicy. Słowo „pandemia” na zawsze już będziemy kojarzyć z rokiem 2020.

Możesz zapytać czytelniku „a jakież to wyzwania?”. No cóż. Wyzwania o zapachu spirytusu i rozmaitych płynów do dezynfekcji. W opinii naukowców podniesiony poziom higieny osobistej, jak i tej w miejscu pracy, ma kluczowy wpływ na rozprzestrzenianie się COVID-19. Zaczęliśmy masowo stosować płyny do dezynfekcji, nosić maseczki na twarzy i podejmować szereg działań związanych z utrzymaniem w jeszcze lepszej czystości obiektów, w których na co dzień mieszkamy, przebywamy, pracujemy. Z racji powagi sytuacji również wszyscy pracodawcy przeszli na surowy reżim sanitarny. Oczywiście, to nie oznacza, że wcześniej pomieszczenia, w których pracujemy nie były sprzątane czy dezynfekowane. To nie tak, że nagle teraz wszyscy zaczęli myć ręce, a przedtem tego nie robili. Wszyscy musieliśmy świadomie wejść na wyższy poziom. MPK SA zaczęło dodatkowo stosować m.in. specjalne szafy do dezynfekcji odzieży pracowników zaplecza.

W MPK S.A. w Krakowie rozpoczęto ozonowanie taboru, biur, Punktów Socjalnych dla prowadzących, wcześniej zlecono spółkom sprzątającym odkażanie taboru, powierzchni wspólnych, postawiono przy wejściach do wybranych obiektów dozowniki z płynem odkażającym. Środki te znalazły się również w każdej toalecie. Po co się to robi, zapytasz? Odpowiedzią jest słowo-klucz: bezpieczeństwo.

Bezpieczeństwo to stan w którym mamy poczucie pewności i gwarancję jego zachowania. To krótka, prosta słownikowa definicja. Każdy chce czuć się bezpieczny.

Czy to we własnym domu, na osiedlu czy też w drodze i w miejscu pracy. Bezpieczeństwo daje komfort, który jest ważny w kontekście obniżenia stresu i niepotrzebnych napięć na tle nerwowym. Jest również jednym z motywatorów dla pracodawcy, którego zadaniem jest zapewnienie bezpiecznych warunków pracy.

Na temat działań związanych z przeciwdziałaniem pandemii zapewne napisano już i będzie napisane sporo ciekawych tekstów, ale czas na prawdziwe podsumowania dopiero przyjdzie wtedy, kiedy pozbędziemy się z naszego otoczenia tego groźnego wirusa lub kiedy ujarzmimy go na tyle, że nie będzie on stanowił większego problemu. Natomiast o bezpieczeństwo trzeba dbać zawsze. Nie tylko w czasie pandemii.

Słowo bezpieczeństwo, bezpieczny, bezpieczne, nieodownie związane jest z branżą transportową. Inżynierowie, producenci, projektanci taboru stale pracują nad poprawą tego aspektu. Coraz lepszy fotel dla kierowcy, oraz lepsze fotele dla pasażerów, coraz to nowe systemy zapewniające skrócenie czasu reakcji kluczowych układów sterowania autobusem czy tramwajem. Bezpieczeństwo to komfort podróży dla pasażera ale i zapewnienie odpowiednich warunków pracy dla kierującego. Czasem jednak okazuje się, że oferowane przez producenta pojazdów rozwiązania są niewystarczające. Choć to może nieodpowiednie słowo. One są wystarczające, ale życie weryfikuje ich skuteczność, a rzeczywistość wymaga elastycznego podejścia do problemów. Wtedy do akcji wkraczają służby techniczne i inżynierskie przewoźnika. Osoby odpowiedzialne za wyposażenie techniczne pojazdów na podstawie zdarzeń, które już się zdarzyły stają przed zadaniem opracowania rozwiązania autorskiego, które będzie adekwatne do sytuacji, w której znajdują się prowadzący pojazdy. W przypadku MPK S.A. w Krakowie takim problemem było zgłoszenie dyspozytorowi Głównej Dyspozytorni Ruchu zagrożenia w taki sposób, żeby nie wiedział o tym potencjalny napastnik, czy też osoba stanowiąca problem dla innych pasażerów czy pracowników Spółki.

I tak powstał pomysł wprowadzenia w całości taboru tzw. „czerwonego przycisku”, czyli innymi słowy cichego powiadomienia dyspozytorów GDR o zagrożeniu w miejscu pracy. Wzorowany na cichych alarmach bankowych

ma za zadanie błyskawicznie przekazać informację o zagrożeniu do GDR i spowodować odpowiednią reakcję dyspozytora. Największy krakowski przewoźnik wdraża takie rozwiązanie już od 5 lat, od 2015 roku. Przycisk alarmowy umieszczony jest w miejscu niewidocznym dla napastnika. Jego naciśnięcie powoduje przesłanie do komputera obsługiwanego przez dyspozytora ruchu wiadomości, która jest uwidaczniana na ekranie monitora w postaci paska o jaskrawym kolorze. Różne kolory odpowiadają różnym zgłoszeniom prowadzących (korki – kolor szary, awaria – zielony itp.), natomiast te związane z bezpośrednim zagrożeniem wyświetlają się na czerwono oraz na różowo. Po otrzymaniu zgłoszenia przestane-

go za pomocą cichego alarmu uruchamia się podgląd monitoringu pojazdowego. Wprawne oko pracownika GDR pozwala od razu zorientować się zarówno w położeniu autobusu czy tramwaju, jak i w rodzaju zagrożenia. Równocześnie dyspozytor uruchamia nasłuch z radiotelefonu. Pracujące w trybie pasywnym urządzenie zbiera wszystkie dźwięki z kabiny kierowcy i dzięki temu stanowi narzędzie pomocnicze przy ocenie stopnia i rodzaju zagrożenia na które narażony jest prowadzący. Kolejnym etapem postępowania jest podjęcie adekwatnej reakcji na zaobserwowane zdarzenia. Szybki telefon na policję, na pogotowie ratunkowe czy też na straż miejską, powoduje wezwanie służb mundurowych na miejsce zdarzenia. W międzyczasie wysyłany jest inspektor ruchu, który zazwyczaj jest pierwszym, który może pomóc zagrożonemu kierowcy czy motorniczemu. Zdarzenie -> zgłoszenie -> wysłanie służb -> likwidacja zagrożenia. Algorytm postępowania jest krótki i wszyst-



Przycisk ma za zadanie błyskawicznie przekazać informację o zagrożeniu do Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK

ko to dzieje się w sposób niewidoczny i co ważniejsze niesłyszalny dla ewentualnego napastnika. Nie powoduje to niepotrzebnej eskalacji przemocy, daje czas uprawnionym organom na podjęcie działań i zwiększa ich skuteczność. Przycisk alarmowy jest zamontowany w każdym pojeździe należącym do MPK S.A. w Krakowie.

Warto w tym miejscu pochylić się chwilę nad pracą dyspozytorów ruchu. W ich posiadaniu jest więcej systemów, których kluczową rolę jest poprawa bezpieczeństwa. Należą do nich chociażby program do monitorowania pracy radiowozów nadzoru ruchu, czy też możliwość korzystania z kamer zamontowanych na pięciu kluczowych skrzyżowaniach w obrębie Pierwszej Obwodnicy wraz z dostę-

pem do systemu monitoringu miejskiego. Wykorzystanie tych narzędzi zwiększa szybkość oraz skuteczność reakcji dyspozytorów ruchu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych.

Nie samą pandemią człowiek żyje. Bezpieczeństwo to nie tylko stałe dostawy płynu do dezynfekcji, czy też ozonowanie taboru. To przede wszystkim pracownicy bezpieczni od innych zagrożeń. Wiadomo, że nikt nie lekceważy zaleceń służb sanitarnych i epidemiologicznych, ale nie wolno zapominać o tym, że składowych pojęcia „bezpieczeństwo”, mimo krótkiej definicji, jest wiele. Warto w nie inwestować ponieważ dzięki temu, że jest bezpiecznie zarówno pasażer jak i pracownik a także pracodawca są zadowoleni i mogą się skupić na swoich podstawowych celach. Pasażer – na dotarciu do celu podróży, prowadzący – na wykonaniu rzetelnie swojej pracy, pracodawca – na dalszym rozwoju przedsiębiorstwa. ■



JUSTYNA MIERZWA

# JASIO SPEŁNIŁ SWOJE WIELKIE MARZENIE – ODWIEDZIŁ ZAJEZDNIĘ TRAMWAJOWĄ



**W**izyta Jasia na terenie zajezdni to prezent jaki otrzymał z okazji Pierwszej Komunii Świętej. To było jego marzenie. Do tej pory, pomimo że mieszka w pobliżu zajezdni nie udało mu się jej odwiedzić ani raz. Podczas wizyty miał możliwość nie tylko zobaczyć z bliska wszystkie tramwaje, ale także jeden z nich poprowadzić. I nie przeszkodziło mu w tym to, że porusza się na wózku. Rozmawiamy z nim o wrażeniach z tej wizyty.

**Justyna Mierzwa:** Jesteś młodym chłopcem masz dopiero 10 lat. Kiedy zainteresowałeś się tramwajami i autobusami?  
**Jaś:** Zawsze się interesowałem, odkąd tylko pamiętam.

**JM:** Domyślałem się, że do szkoły dojeżdżasz komunikacją miejską?

**Jaś:** Nie, w Krakowie do szkoły jeździłem zawsze z mamą albo tatą samochodem, chociaż czasem mama robiła mi niespodziankę i przyjeżdżała po mnie do szkoły tramwajem. To były najlepsze niespodzianki. Od wakacji już nie mieszkam w Krakowie i do nowej szkoły nie jeżdżą tramwaje ani autobusy, ale codziennie będę przejeżdżał obok pętli w Ujeździe. Mama obiecała, że będziemy się tam zatrzymywać i... że będziemy też przyjeżdżać do Krakowa na przejażdżki tramwajowe.

**JM:** Skąd czerpiesz wiedzę na tematy związane z komunikacją miejską?

**Jaś:** Oglądam filmiki na YouTube. Najbardziej lubię takie z przejazdami różnych linii. Lubię też stronę MPK, są tam informacje np. o zmianach tras przejazdów.

**JM:** Przyjechali z Tobą rodzice i również z wielkim zainteresowaniem przyglądają się pracy motorniczego, pracownika stacji obsługi tramwajów, robią zdjęcia. Czy udało Ci się „zarazić” ich swoją pasją?

**Jaś:** Może troszkę.

**JM:** Czy będąc tu na terenie zajezdni możesz potwierdzić, że miałeś właśnie takie wyobrażenie o tym miejscu?

**Jaś:** Czasami zajezdnię oglądałem w filmikach, ale pierwszy raz widziałem myjnię dla tramwajów. Najfajniejsze jednak było to, że mogłem tam sam poprowadzić tramwaj, to było moje największe marzenie. Największe!

**JM:** Co najbardziej Ci się tutaj spodobało?

**Jaś:** Prowadzenie tramwaju. To, że robiłem to sam.

**JM:** Jakie jest Twoje kolejne marzenie?

**Jaś:** Żeby zostać motorniczym i jeździć tramwajami. ■

# MAM BARDZO DUŻY SENTYMENT DO KRAKOWSKICH ZABYTKOWYCH TRAMWAJÓW



**W** rozmowie z „Przewoźnikiem Krakowskim” Stefan Błaszczczyński - flecista Brathanków od samego początku istnienia zespołu oraz założyciel i dyrektor Piwnicy św. Norberta w Krakowie wspomina swoje tramwajowe podróże.

W czwartek, 23 lipca na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze przy ul. J. Brożka 3 odbyła się sesja fotograficzna zespołu Brathanki. Nam udało się porozmawiać z jednym z liderów tego zespołu.

**Marek Gancarczyk:** W lipcu 2020 roku zwrócił się Pan do MPK S.A. z prośbą o możliwość zrobienia sesji zdjęciowej w zajezdni MPK? Skąd taki pomysł?

**Stefan Błaszczczyński:** Szczerze mówiąc był to pomysł naszej fotografki – Edyty Dufaj. To ona jest odpowiedzialna za zrobienie sesji zdjęciowej do naszego nowego albu-

mu. W pewnym momencie stwierdziła, że najlepszym miejscem do takiej sesji byłby zabytkowy tramwaj. Po tem dowiedzieliśmy się, że jest to możliwe tylko w MPK, bo tylko MPK takie tramwaje w Krakowie posiada.

**MG:** Panu się spodobał ten pomysł, aby zdjęcia zrobić w historycznych tramwajach?

**SB:** Bardzo. Ja cały czas jestem pod urokiem tych tramwajów. W przeszłości, kiedy chodziłem do szkoły, a więc w latach 80-tych cały czas korzystałem z komunikacji i niektóre tramwaje pamiętam do dzisiaj. Zresztą kiedyś poruszałem się tylko i wyłącznie komunikacją miejską. Teraz najczęściej poruszam się na rowerze. Dla mnie jest to najlepsze rozwiązanie.

**MG:** Skąd u Pana ten sentyment do zabytkowych tramwajów?





SB: Nie wiem, czy mogę tak to określić, ale dla mnie wystrój tych starych wagonów ma duszę, w przeciwieństwie do nowoczesnych pojazdów. A to jest dla mnie bardzo ważne. W dodatku zdecydowana większość zespołu Brathanki jest związana z Krakowem, tu chodziła do szkoły i korzystała z komunikacji miejskiej. Wszyscy mamy duży sentyment do komunikacji miejskiej. Dlatego tak bardzo się cieszymy, że naszą sesję fotograficzną i to w tym trudnym okresie udało nam się zrobić w zabytkowym tramwaju. Jesteśmy za to bardzo wdzięczni.

**MG: Dlaczego w czasie pandemii zespół zdecydował się na zrobienie sesji?**

SB: Naszym celem jest oczywiście promocja. Jest czas pandemii, podczas którego nasza branża muzyczna bardzo ucierpiała. Ponad 40 koncertów, które mieliśmy zaplanowane w tym roku został odwołanych. Ten czas postanowiliśmy więc wykorzystać. Nagrywamy teledysk, tworzymy nowe piosenki. Chcemy też odświeżyć nasz wizerunek. Stąd pomysł na sesję. Mamy co prawda dużo zdjęć z naszych występów, ale czegoś nam w tym wszystkim brakowało. Dlatego uznaliśmy, że musimy zrobić coś oryginalnego, żeby się pokazać i przypomnieć naszym fanom.

**MG: Czy w sesji bierze udział cały zespół?**

SB: Tak, w sesji fotograficznej bierze udział cały zespół czyli siedem osób. Od 11 lat gramy w niezmiennym składzie. W sesji bierze oczywiście udział także nasza obecna wokalistka – Agnieszka Dyk.



**MG: Czy to właśnie brak koncertów jest największym problemem dla zespołu?**

SB: Zdecydowanie tak. Brak występów to dla nas bardzo duży kłopot. W normalnych warunkach od wiosny do jesieni koncertujemy, a w zimie tworzymy. Co prawda rząd przygotował dla naszej branży tarczę antykrzysową, która częściowo i czasowo łagodzi naszą sytuację, niemniej jednak, w obecnej sytuacji musimy opracować nową strategię funkcjonowania naszego zespołu na rynku muzycznym.

Rozmawiał Marek Gancarczyk ■

# DZIECI NA WÓZKACH UCZYŁY SIĘ KORZYSTAĆ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



**F**undacja Aktywnej Rehabilitacji „FAR” oraz pracownicy projektu „Kompleksowa aktywizacja społeczna dzieci w wieku 4-16 lat poruszających się na wózku inwalidzkim” zorganizowali obóz, podczas którego uczyli swoich podopiecznych jak bezpiecznie korzystać z komunikacji miejskiej. Szkolenie odbywało się z wykorzystaniem autobusu MPK S.A. w Krakowie.

– Jednym z problemów młodzieży poruszającej się na wózkach inwalidzkich, jest korzystanie z komunikacji miejskiej, problem ten wynika z braku możliwości przećwiczenia jazdy autobusami oraz oswojenia z tematem. Chcąc sprawić by nasza młodzież była niezależna, zależało nam na przeprowadzeniu zajęć, na których pokażemy jak bezpiecznie korzystać z autobusów – wyjaśniała Marta Antoniak, pracownik projektu: „Kompleksowa aktywizacja społeczna dzieci w wieku 4-16 lat poruszających się na wózku inwalidzkim”.

Zajęcia odbyły się 31 sierpnia i trwały 1,5 h. Obóz został przeprowadzony w reżimie sanitarnym. W związku z tym



wszyscy uczestnicy obozu zostali wyposażeni w maseczki jednorazowe oraz środki do dezynfekcji. Przed przeprowadzeniem zajęć zostały zdezynfekowane zarówno dłonie dzieci jak i ciągi i koła wózków, które miały kontakt z podłogą autobusu. ■



BEATA BALICKA

# KTÓRE LINIE NAJRZADZIEJ ZMIENIAŁY SWOJE TRASY?



Ile razy zdarzyło Ci się, że wsiadłeś do tramwaju i dopiero po chwili zorientowałeś się, że jedzie całkowicie inną trasą? Gdzie ja jestem?

Czy pomyliłem numer? Otóż nie – najprawdopodobniej zmieniła się trasa przejazdu. Najczęstszą przyczyną takich zmian są remonty nawierzchni oraz systemu trakcji. Aby utrzymać ciągłość komunikacji konieczne jest ominięcie nieprzejezdnych odcinków. Rozplanowanie wszystkich tras wymaga wysiłku, zaangażowania i zdolności logistycznych, by pogodzić wiele różnych aspektów, a przy tym zadowolić mieszkańców. Trasy zabierają nas niejednokrotnie w najciekawsze miejsca w mieście, pokazują zabytki, mijają interesujące budowle. Trasa przejazdu musi być dokładnie przemyślana.

Co ciekawe istnieją linie, których trasa zmieniła się za ledwie kilka razy w ciągu kilkudziesięciu lat!

Z istniejących linii tramwajowych na obecnej trasie najdłużej pozostają linie: 1, 2 i 4 (wszystkie od 1999 r.).

- Linia „1” od początku swojego istnienia (1953 r.!) jeździ na Salwator, zmieniła się jedynie druga końcówka trasy,
- Linia „2” obecne końcówki otrzymała w 1959 r., w międzyczasie zmieniła się tylko strona, po której tramwaj okrążał Planty (raz przez ul. Westerplatte obok Dworca Głównego, a raz przez Pl. Wszystkich Świętych).

Z linii autobusowych miejskich linia „159” od uruchomienia w 1990 r. miała tylko jedną drobną korektę w rejonie os. Piastów. Linia „138” na obecnej trasie kursuje od początku (uruchomiona w 1974 jako 342, a w 1976 r. zmienił się numer na 138); na początku były tylko drobne korekty trasy między ulicami na os. Azory oraz zmiany nazwy końcówki przy Kombinacie. W liniach aglomeracyjnych, linia „278” od 2005 r. zmieniła lokalizację przystanku końcowego w Krzeszowicach, a linia „271” od czasu uruchomienia (1973 r.) poza wydłużeniem trasy z Wróżeńic do Czulic nie zmieniła się, kilkakrotnie zmieniono tylko jej numery (151 -> 251 -> 252 -> 271). ■

# JAK PRZEDŁUŻYĆ WAŻNOŚĆ UPRAWNIEŃ KARTY KRAKOWSKIEJ?

**P**rzypominamy, 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.

Korzystając z aplikacji mobilnej nie trzeba robić nic, aby cieszyć się z korzyści jakie daje KK przez kolejny rok.

Jeżeli korzystamy z karty plastikowej to zanim kupimy bilet w automacie trzeba 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 pozostają bez zmian.

Wnioski o nadanie uprawnień Karty Krakowskiej warto złożyć przez Internet, nie trzeba w tym celu przychodzić do PSB.

Osoby, które nie są mieszkańcami, ale płacą podatki w Krakowie 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 stronę PIT opatrzoną prezentatą Urzędu Skarbowego (pieczętką wpływu) lub z potwierdzeniem jego złożenia, z zastrzeżeniem, że w przypadku PIT 40A nie wymaga się prezentaty/potwierdzenia złożenia,
  - Pierwszą stronę PIT wraz z Urzędowym Poświadczeniem Odbioru tego PIT (UPO),
  - Zaświadczenie z Urzędu Skarbowego.
- Więcej szczegółów na [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl) ■



# JAK KUPIĆ BILET I JAK PODRÓŻOWAĆ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ W KRAKOWIE? – PORADNIK DLA STUDENTÓW I ROKU

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

Jeżeli jednak ktoś przyjdzie do Punktu Sprzedaży Biletów to musi pamiętać, że z powodu pandemii COVID-19 obsługa wszystkich pasażerów odbywa się tam przy zachowaniu obowiązujących obecnie zasad bezpieczeństwa, co m.in. oznacza, że osoby przychodzące do punktów mają obowiązek zakrywania ust i nosa oraz zachowania dystansu. Liczba osób obsługiwanych w środku każdego z otwartych punktów jest ograniczona i zależy od jego powierzchni (dokładna informacja o tym, ile osób może jednocześnie znajdować się w środku każdego z punktu jest zamieszczona przy wejściu). Jednocześnie przypominamy, że do PSB nie trzeba przychodzić, aby złożyć wniosek o wydanie uprawnień Karty Krakowskiej - można to zrobić przez Internet na stronie [www.kk.krakow.pl](http://www.kk.krakow.pl)

## BILET NA ELS W AUTOMACIE

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

- Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości,
- Akademia Górniczo-Hutnicza,
- Uniwersytet Jagielloński,
- Politechnika Krakowska,
- Uniwersytet Rolniczy,
- Wyższa Szkoła Europejska,
- Uniwersytet Pedagogiczny,
- Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

Do dyspozycji studentów tych uczelni jest ponad 170 automatów stacjonarnych do obsługi Krakowskiej Karty Miejskiej oraz ok. 400 automatów mobilnych zamontowanych w pojazdach. Automaty w pojazdach, w których można dokonać zapisu biletu okresowego na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej są oznaczone naklejką informującą o możliwości zapisu uprawnień Karty Krakowskiej.

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

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

## DODATKOWE AUTOMATY I BILET SEMESTRALNY

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

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

Cena biletu to 220 zł (linie miejskie) lub 299 zł (linie miejskie i aglomeracyjne). **Co istotne studenci, którzy są mieszkańcami Krakowa i uzyskują uprawnienia Karty Krakowskiej za bilet semestralny zapłacą tylko 143 zł (linie miejskie) lub 222 zł (linie miejskiej i aglomeracyjne).**

## TRANSPORT W KRAKOWIE I AGLOMERACJI

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



I strefa biletowa – obejmuje terytorium Gminy Miejskiej Kraków,

II strefa biletowa – obejmuje terytoria Miast i Gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego. Granice stref biletowych I i II stanowi administracyjna granica Gminy Miejskiej Kraków. Miejsce przebiegu granicy stref biletowych dla każdej trasy linii aglo-

meracyjnej zaznaczony jest na rozkładzie jazdy. Przy wszystkich przejazdach, zarówno na obszarze miasta Krakowa, jak i gmin ościennych, przewóz bagażu jest bezpłatny.

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



PIOTR KULA

# KALENDARIUM

18.07.2020 r. godz. 16:03

Ulica Długa zatrzymanie w ruchu tramwajowym w obu kierunkach, osoba jadąca hulajnogą przewróciła się i leżała na środku ulicy. Zatrzymanie trwało 17 minut.

24.07.2020 r. godz. 9:31

Ulica Karmelicka przystanek Teatr Bagatela piesza naszła na ruszający z przystanku tramwaj linii 24. Zatrzymanie trwało 54 minuty.

24.07.2020 r. godz. 20:08

Ulica Starowiślna kierunek Poczta Główna poważna usterka torowiska – wstrzymany ruch tramwajowy. Naprawa trwała 198 minut.

30.07.2020 r. godz. 14:07

Skrzyżowanie ulic Wielicka i Wodna obcy wypadek na torowisku – zatrzymanie w ruchu tramwajowym w obu kierunkach. Zatrzymanie trwało 72 minuty.

01.08.2020 r. godz. 19:55

Ulica Lubicz przystanek Teatr Słowackiego kierunek Basztowa bójka w tramwaju (rozbita szyba boczna) linii 70. Uczestnicy bójki zostali ujęci przez policję. Zatrzymanie trwało 17 minut.

06.08.2020 r. godz. 22:42

Ulica Kocmyrzowska zatrzymanie w ruchu tramwajowym w obu kierunkach, z powodu zerwania sieci trakcyjnej. Naprawa trwała 74 minuty.

08.08.2020 r. godz. 21:55

Pętla „Os. Piastów” przy wjeździe na wygradzeniach międzytorowych „zawiał” nietrzeźwy mężczyzna – oczekiwanie na interwencję służb. Zatrzymanie trwało 20 minut.

11.08.2020 r. godz. 7:32

Ulica Zakopiańska brak napięcia w sieci trakcyjnej – awaria w zakładzie energetycznym. Zatrzymanie trwało 73 minuty.

17.08.2020 r. godz. 4:09

Ulica Ujastek z powodu usterki torowej doszło do wykolejenia wagonu przejazdu technicznego. Zdarzenie spowodowało duże opóźnienia – w Zajezdni Nowa Huta „utknęło” około 50 wagonów mających wyjechać na linię. Wstawianie i naprawa torowiska trwało 85 minut.

17.08.2020 r. godz. 14:54

Ulica Kościuszki usterka sieci trakcyjnej. Zatrzymanie trwało 38 minut.

19.08.2020 r. godz. 13:12

Ulica Ujastek Mogilski zatrzymanie w obu kierunkach z powodu drzewa na sieci. Akcja straży pożarnej trwała 50 minut.

20.08.2020 r. godz. 14:54

Al. Powstania Warszawskiego kierunek Rondo Mogilskie z powodu usterki zwrotnicy doszło do wykolejenia tramwaju linii 9. Wstawianie i naprawa zwrotnicy trwało 101 minut.

29.08.2020 r. godz. 22:52

Ulica Nowosądecka z powodu samochodu TAXI na torowisku zatrzymanie w ruchu tramwajowym w obu kierunkach. Zatrzymanie trwało 40 minut.

31.08.2020 r. godz. 15:55

Ulica Bronowicka jeden z pojazdów biorących udział w wypadku zablokował torowisko. Zatrzymanie trwało 45 minut.

31.08.2020 r.

I stało się to czego wszyscy się spodziewaliśmy! Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie poinformował, że z datą obowiązywania od dnia 31 sierpnia 2020, trasa tramwajowa w ciągu ulicy Mrozonej (do pętli Walcownia) została uznana za trwale NIECZYNNA.

03.09.2020 r.

W związku z opublikowanymi przez Głównego Inspektora Sanitarnego zasadami bezpiecznego korzystania z pojazdów publicznego transportu zbiorowego w trakcie epidemii SARS-CoV-2 w Polsce od czwartku, 3 września prowadzący pojazdy znów otwierają drzwi na każdym przystanku. Dotyczy to również przystanków na żądanie, na których prowadzący będą się zatrzymywać bez oczekiwania na sygnał ze strony pasażera.

12.09.2020 r. godz. 10:30

Ulica Kościuszki z powodu poważnej usterki torowiska ZDMK podjęło decyzję o wstrzymaniu ruchu tramwajowego i awaryjnej naprawie. Zatrzymanie trwało 90 minut. ■

# FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach







## Radiowóz – FSO 1500

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

Dzisiaj działalność MPK SA kojarzymy wyłącznie z przewozem pasażerów autobusami i tramwajami, ale przez blisko pięć dekad krakowskie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne użytkowało taksówki bagażowe i osobowe świadcząc usługi tymi pojazdami.

W 1990 roku zakupiono ostatnią partię samochodów osobowych przeznaczonych na pojazdy Taxi. Były to auta FSO 1500 (dawny Fiat 125p) produkowane na warszawskim Żeraniu.

Samochód zaczął pełnić rolę samochodu użytkowego a miejscem garażowania był zakład zlokalizowany w Nowej Hucie na osiedlu Zielonym.

W listopadzie 1990 roku władze samorządowe podzieliły przedsiębiorstwo pod nazwą MPK i utworzyły sześć, które musiały odnaleźć się na trudnym nowopowstałym rynku. Samochody Taxi trafiły do Miejskiego Przedsiębiorstwa Transportowego Sp. z o.o. ale kilka spośród pojazdów rozdysponowano pomiędzy pozostałe nowopowstałe firmy, w tym MPK Sp. z o.o.

FSO 1500 jako nowy samochód trafił do obsługi Zarządu firmy. Po około pięciu latach eksploatacji wysłużony samochód został przekazany do użytku przez Główną Dyspozytornię Ruchu, gdzie służył inspektorom ruchu do nadzoru i kierowania ruchem tramwajów i autobusów w sytuacjach awaryjnych. Otrzymał nowe malowanie, typowe dla niemal wszystkich pojazdów ogumionych tamtym czasie: białoniebiesko granatowe oraz wyposażono go w instalację nagłośnienia i radiotelefon. Tak wyposażony służył do 1997 roku po czym został przekazany do Składnicy Taboru Zabytkowego (obecnie Muzeum Inżynierii Miejskiej), gdzie oczekiwał na renowację.

W 2020 roku przeprowadzono naprawę samochodu i przywrócono mu cechy i wyposażenie samochodu przeznaczonego dla inspektora ruchu.

### Dane Techniczne:

.....  
**Producent:** FSO  
**Pojemność skokowa:** 1481 cm<sup>3</sup>  
**Typ silnika:** benzynowy  
**Moc silnika:** 75 KM (55 kW)  
**Rok budowy:** 1990  
**Długość:** 4226 mm  
**Szerokość:** 1630 mm  
**Wysokość:** 1440 mm  
**Rozstaw osi:** 2506 mm



Seria: Krakowskie pojazdy techniczne



## Skuter Suzuki Address 125

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

Inspektorzy ruchu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie nie muszą stać w korkach chcąc dotrzeć z informacją do pasażerów czy dojechać na miejsce kolizji. Wszystko dzięki temu, że mogą korzystać ze skutera. Jest on odpowiednio dostosowany do pracy inspektorów na mieście. Jest wyposażony w ostrzegawcze światło z sygnałem dźwiękowym (tzw. koguta) w kolorze pomarańczowym oraz system nagłośnienia (głośnik zamontowany w skuterze i kaski z mikrofonami).

Pojazd jest także odpowiednio oznakowany. Inspektorzy na skuterach najczęściej pracują w centrum miasta, w obrębie Pierwszej i Drugiej Obwodnicy, a więc tam, gdzie są największe korki i gdzie najtrudniej przejechać samochodem.

Skuter jest bardzo ekologicznym pojazdem - spala ok. 2,5 litra paliwa na 100 km. Pojemność silnika to 113cm<sup>3</sup> i moc - 9,1 KM.

### Dane Techniczne:

.....  
**Producent:** Suzuki  
**Masa własna:** 104 kg  
**Typ silnika:** Czterosuwowy, SOHC  
**Pojemność skokowa:** 113 cm<sup>3</sup>  
**Moc maksymalna:** 9,1 KM  
**Prędkość maksymalna:** 100 km/h  
**Spalanie w teście:** 2,5 l/100 km



## Radiowóz – FSO 1500

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne



## Skuter Suzuki Address 125

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

