

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (78) 2021
styczeń – marzec



W numerze:

110 nowych tramwajów dla
mieszkańców Krakowa

Jak MPK S.A. przygotowuje się
do warunków zimowych

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



Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia oraz nadchodzącego Nowego Roku 2021
dużo zdrowia, siły do pokonywania codziennych trudności, poczucia bliskości i wiele pomyślności
życzy

Zarząd MPK S.A. w Krakowie oraz redakcja „Przewoźnika Krakowskiego”

NIE BYŁO WIELKIEJ PARADY ZABYTKOWYCH POJAZDÓW, ALE JEST 110 NOWYCH TRAMWAJÓW DLA MIESZKAŃCÓW

W 2020 roku wspólnie z mieszkańcami Krakowa planowaliśmy świętować 145 lat komunikacji miejskiej w Krakowie. Miała być wielka parada zabytkowych tramwajów, otwarte zajezdnie z mnóstwem atrakcji dla najmłodszych i wiele innych wydarzeń. Wszystko to oczywiście odwołaliśmy z powodu pandemii SARS-CoV-2. Nie mogliśmy się więc z Wami spotkać i razem świętować tych 145 lat. Nie oznacza to jednak, że w 2020 roku nie działo się nic istotnego dla pasażerów. Wprost przeciwnie. Na kolejnych stronach Przewoźnika Krakowskiego przeczytacie o umowach z firmą Stadler, dzięki którym do 2023 roku do Krakowa ma trafić aż 110 nowych, niskopodłogowych i klimatyzowanych tramwajów. O tym jak duże jest to zamówienie łatwo sobie uświadomić wiedząc, że MPK S.A. posiada obecnie ok. 300 pociągów tramwajowych. Nowe dostawy umożliwią więc zastąpienie wagonów starszego typu. Myślę, że z tego ucieszą się wszyscy pasażerowie korzystający z komunikacji miejskiej, a przede wszystkim osoby z ograniczoną mobilnością.

W 2020 roku bardzo dużo wysiłku MPK S.A. włożyło także w to, aby podróż komunikacją miejską była bezpieczna. Codzienna dezynfekcja wszystkich tramwajów i autobusów, kampanie zwracające uwagę na konieczność zakrywania ust i nosa podczas podróży i kontrole, czy pasażerowie się do tego stosują – to

wszystko miało jeden cel. Bezpieczeństwo. O tym miały przypominać m.in. plakaty widoczne na wybranych wiatkach przystankowych oraz monitorach w tramwajach i autobusach. Nasze wysiłki w tym zakresie opisujemy również w tym numerze *Przewoźnika Krakowskiego*.

Kwestia bezpieczeństwa w środkach transportu publicznego jest obecnie jedną z najistotniejszych kwestii dla pasażera, który decyduje się na podróż tramwajem czy autobusem. Dlatego tak istotne są badania, które przywołuje na swojej stronie branżowy portal transport-publiczny.pl. Możemy tam przeczytać, że:

Najnowsze dane z Francji pokazują, że tylko 1,2 proc. zakażeń wirusem COVID-19, zarejestrowanych między 1 maja a 28 września 2020 roku, wystąpiło na pokładzie samolotów, statków lub w pociągach. Aż dwie trzecie zachorowań to był efekt transmisji w firmach, szkołach, uniwersytetach, imprez publicznych i prywatnych oraz ośrodkach zdrowia. Jedno z najbardziej zaludnionych miejsc na świecie, jakim jest Hongkong, odnotowało 68 przypadków zakażeń w transporcie publicznym na 100 tys. przypadków. To znacznie mniej niż w Stanach Zjednoczonych, gdzie zarejestrowano 2198 takich przypadków na 100 tys. Hiszpania z kolei miała 1602 takie zakażenia na 100 tys. potwierdzonych zachorowań.

Te dane potwierdzają, że komunikacja miejska przy zachowaniu odpowiednich zasad reżimu sanitarnego jest bezpieczna. A to bezpieczeństwo nas wszystkich jest w tej chwili najważniejsze!

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: Lajkonik na linii nr 24

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

W NUMERZE:

Kraków zamówił komplet 110 nowoczesnych tramwajów! <i>Marek Gancarczyk</i>	5
MPK testuje jazdę Lajkonika bez pantografu w regularnym ruchu <i>Marek Gancarczyk</i>	6
Nowe Lajkoniki zastąpiły wysokopodłogowe „wiedeńczyki” na linii nr 24 oraz pojawiły się na linii 14 <i>Marek Gancarczyk</i>	6
Przechodź bezpiecznie – apelują MPK S.A., Urząd Miasta i służby porządkowe <i>Małgorzata Rzyczniak</i>	8
Zasady bezpieczeństwa obowiązujące pasażerów komunikacji miejskiej <i>Katarzyna Sadowska</i>	9
Kolejne testy autobusów <i>Ryszard Wróbel</i>	11
Małe autobusy do zadań specjalnych <i>Jan Mittis</i>	12
Norymberski Zeppelin znów w Krakowie <i>Jacek Kołodziej</i>	13
10 lat linii tramwajowej do Małego Płaszowa <i>Marek Gancarczyk</i>	16
#EKOR EWOLUCJA: Ekologiczny Kraków z wyróżnieniem <i>Biuro prasowe UMK</i>	16
Kraków dobrze oceniony za elektromobilność <i>Dominika Biesiada-Klimczak, Marek Gancarczyk</i>	17
Ekorewolucja już trwa! <i>Bożena Mígas</i>	18
Odznaki „Lidera Jakości” dla najlepszych kierowców, motorniczych i inspektora ruchu MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	19
Pracownicy MPK S.A. z najdłuższym stażem wyróżnieni medalami i dyplomami <i>Lilianna Jakiel</i>	20
Przeładka z wielkiej ciężarówki do miejskiego autobusu <i>Marek Gancarczyk</i>	23
Dyspozytor ruchu MPK, maluje obrazy <i>Marek Gancarczyk</i>	26
Remont Głównej Dyspozytorni Ruchu <i>Michał Wójtowicz</i>	28
MPK S.A. w trosce o komfort prowadzących modernizuje punkty socjalne na pętlach <i>Michał Wójtowicz</i>	30
Jak MPK przygotowuje się do zimy? <i>Michał Wójtowicz</i>	31
Jak oddać osocze? <i>Bartosz Piziurny</i>	32
75 Lat działalności najstarszego koła PCK <i>Władysław Michalski</i>	33
Z której pętli tramwajowej dostaniemy się najszybciej w okolicy Rynku Głównego? <i>Beata Balicka, Jarosław Prasol</i>	34
Marian Dudek – wspomnienia pracowników MPK, którzy z nim współpracowali <i>Marek Gancarczyk</i>	35
Janusz Kucharski – wspomnienie wieloletniego pracownika MPK <i>Ryszard Wróbel</i>	37
Nowa taryfa biletowa <i>Katarzyna Sadowska</i>	38
Z kołowego tramwaju MPK do The Voice of Poland <i>Małgorzata Rzyczniak, Marek Gancarczyk</i>	39
Konkurs na najlepszą stację obsługi MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	39
MPK S.A. w Krakowie po raz 20. Przedsiębiorstwem Fair Play <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Świąteczny tramwaj z życzeniami <i>Justyna Mierzwa</i>	41
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	43
Fotobawa <i>Jerzy Maszewski</i>	44



13



23



28



41

MAREK GANCARCZYK

KRAKÓW ZAMÓWIŁ KOMPLET 110 NOWOCZESNYCH TRAMWAJÓW!



Miało nie rezygnuje z inwestycji, których celem jest wycofanie z ruchu wszystkich tramwajów z wysoką podłogą. W środę 4 listopada została podpisana umowa z firmą Stadler, która pozwoli MPK S.A. w Krakowie na skorzystanie z opcji zakupu dodatkowych 25 nowoczesnych wagonów o długości ponad 33 metrów. To oznacza dla krakowian prawdziwą rewolucję w taborze tramwajowym i to już w najbliższym czasie. Pozwoli bowiem MPK S.A. w Krakowie na zrealizowanie wszystkich zaplanowanych kontraktów, które w sumie umożliwią wymianę co trzeciego tramwaju w Krakowie na nowoczesny, niskopodłogowy i klimatyzowany pojazd.

Na zakup 110 nowych tramwajów składa się 5 umów podpisanych przez MPK S.A. i firmę Stadler:

- Umowa na zakup 35 tramwajów Lajkonik – podpisana 16 stycznia 2018 roku,
- Umowa na zakup 15 tramwajów Lajkonik (opcja w ramach umowy ramowej) – podpisana 12 grudnia 2018 roku,
- Dwie umowy na zakup 10 i 25 pojazdów Lajkonik II (umowa podstawowa i opcja w ramach umowy ramowej) – podpisane 29 kwietnia 2020 roku,
- Umowa na zakup 25 tramwajów Lajkonik II (opcja w ramach umowy ramowej) – podpisana 4 listopada 2020 roku.

Dostawa pierwszych 50 tramwajów jest w trakcie realizacji. Od czerwca do końca listopada 2020 roku na torowiska wyjechało 20 nowoczesnych Lajkoników. W przypadku 60 tramwajów, których dostawy gwa-

rantują umowy podpisane w 2020 roku, ich produkcja i transport do Krakowa są zaplanowane na lata 2022-2023.

– *Decyzja o podpisaniu jeszcze w tym roku umowy na dostawę dodatkowych 25 tramwajów wynikała przede wszystkim z planowanych potrzeb Miasta w zakresie rozwoju linii tramwajowych oraz konieczności wymiany wyeksploatowanych tramwajów. Nie bez wpływu na decyzję dotyczącą zakupu była też troska o osoby starsze i niepełnosprawne, z ograniczoną mobilnością, dla których często transport publiczny to jedyna możliwość poruszania się po mieście. Dlatego podobnie jak w przypadku taboru autobusowego, podjęte decyzje umożliwią realizację usług przewozu tramwajowego w Krakowie wyłącznie pojazdami z niską podłogą. Znacząco zwiększy się też udział klimatyzowanych wagonów tramwajowych* – podkreślił Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa.

Podpisane w 2020 roku umowy na zakup nowych tramwajów, w tym także ta podpisana 4 listopada, to efekt prac, które rozpoczęły się we wrześniu 2018 roku. To właśnie wtedy krakowski przewoźnik zaprosił producentów do dialogu technicznego. W efekcie w kwietniu 2019 roku został ogłoszony drugi z kolei przetarg na nowe tramwaje, w którym została wybrana oferta konsorcjum firm Stadler Polska Sp. z o.o. i Stadler Środa Sp. z o.o.

– *Środki na realizację zakupu dodatkowych tramwajów będą pochodzić z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Podobnie jak to było w naszych poprzednich projektach, także w tym przypadku wystąpimy z wnioskiem o refinansowanie ich zakupu ze środków Unii Europejskiej w obecnej lub przyszłej perspektywie finan-*

sowej – powiedział po podpisaniu umowy Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A..

Nowe tramwaje to 33 metrowe, trzyczęściowe pojazdy niskopodłogowe z czterema wózkami jezdny. Będą wyposażone w drzwi wejściowe o większej niż standardowo szerokości (1400 mm) zapewniając szybką wymianę pasażerów. Z kolei specjalna konstrukcja czoła pojazdu zmniejszy 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 przewożą jednocześnie 238 pasażerów, w tym 75 osób na miejscach siedzących. Będą wyposażone między innymi w klimatyzację, auto-

mat biletowy z możliwością zapłaty kartą i system BLIK, system informacji pasażerskiej, monitoring oraz porty USB do ładowania smartfonów. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią motorniczemu komfortowe warunki pracy.

Warto podkreślić, że cztery nowe tramwaje (2 z pierwszej i 2 z kolejnych umów) będą wyposażone w innowacyjny system, który pozwoli na jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku najmniej 3 km (pozostałe wagony będą miały instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości). To rozwiązanie ma umożliwić jazdę tramwajom w przypadku, gdy nie będzie możliwości korzystania z sieci trakcyjnej (np. w przypadku awarii zasilania). ■

MAREK GANCARZYK

MPK TESTUJE JAZDĘ LAJKONIKA BEZ PANTOGRAFU W REGULARNYM RUCHU



MPK S.A. w Krakowie rozpoczęło testy przejazdu na regularnej linii nowego tramwaju Lajkonik. Przejazd tramwaju bez korzystania z sieci trakcyjnej odbywa się na linii nr 18 (Czerwone Maki P+R – Krowodrza Górka) w ścisłym centrum miasta w rejonie I Obwodnicy.

Przypomnijmy, że spośród 110 nowych tramwajów zamówionych przez MPK cztery będą wyposażone w innowacyjny system, który pozwoli na jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku co najmniej 3 km. Pozostałe wagony będą miały instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości. ■

MAREK GANCARCZYK

NOWE LAJKONIKI ZASTĄPIŁY WYSOKOPODŁOGOWE „WIEDEŃCZYKI” NA LINII NR 24 ORAZ POJAWIŁY SIĘ NA LINII 14



27 listopada dwa nowoczesne Lajkoniki wyjechały na linię nr 24 łączącą Kurdwanów P+R z Bronowicami Małymi. Na tej trasie zastąpiły one dwa wysłużone, wysokopodłogowe składy wagonów E1 i c3, czyli popularne wiedeńczyki. Warto podkreślić, że w weekendy na linii nr 24 będą kursować

wyłącznie wagony NGT8, w tym właśnie Lajkoniki. W sobotę 28 listopada nowy, 20 Lajkonik wyjechał na linię nr 14 (Mistrzejowice-Bronowice). Lajkoniki w każdy weekend będą służyć mieszkańcom nowohuckich Mistrzejowic kursując na linii nr 14. W soboty i niedziele będą one obsługiwać większość kursów na tej trasie. ■

PRZECHODŹ BEZPIECZNIE – APELUJĄ MPK S.A., URZĄD MIASTA I SŁUŻBY PORZĄDKOWE



Bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego jest priorytetem w naszym mieście, dlatego w listopadzie 2020 roku ruszyła kampania w ramach której MPK S.A. wraz z Miastem Kraków, Policją i Strażą Miejską, przypominają o tym, jak ważne jest stosowanie się do przepisów ruchu drogowego, w tym przede wszystkim bezpieczne przechodzenie i przejeżdżanie przez torowiska i drogi, po których poruszają się autobusy.

Plakaty z hasłem „Przechodź bezpiecznie – wybieraj przejścia” były widoczne zarówno w pojazdach MPK S.A. na wszystkich monitorach, jak i na nośnikach reklamowych na przystankach. Początek akcji nie został wybrany przypadkowo. Do wypadków najczęściej dochodzi w okresie jesienno-zimowym, kiedy dzień jest bardzo krótki i szybko zapadają ciemności. Listopad to miesiąc, kiedy wcześniej robi się ciemno, a dodatkowo widocz-

ność pogarsza także padający deszcz lub śnieg. Utrudnieniem są także opadające liście, które wydłużają drogę hamowania przede wszystkim tramwajom.

Ciemne, szare ubrania, bez odbłasków, często czynią nas niewidocznymi na drodze. Założone słuchawki i głośna muzyka również nie pomagają w zachowaniu ostrożności. O naszym życiu przesądzają czasami sekundy. Co zrobić, by odmienić tę sytuację, by wymóc czujność i sprawić byśmy bezpieczniej korzystali z życia i komunikacji?

– O tym właśnie przypomina nasza akcja, w ramach której skupiamy się na bezpieczeństwie. Chcemy zwrócić uwagę przede wszystkim na bardzo niebezpieczne zachowania pieszych, którzy przechodząc przez jezdnie i torowiska często nie robią tego w miejscach wyznaczonych, a dodatkowo są wpatrzeni w komórki lub ze słuchawkami na uszach. Dlatego apelujemy do pieszych, osób poruszających się na rowerach i hulajnogach oraz kierowców samochodów



– *zadbajmy o swoje bezpieczeństwo, poruszajmy się zgodnie z przepisami, szanujmy życie swoje i innych* – powiedział Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie, pomysłodawca kolejnej tego typu kampanii. Przechodzenie lub przejeżdżanie przed nadjeżdżającym tramwajem jest szczególnie groźne właśnie jesienią, gdy tory są śliskie i wydłużają i tak już długą drogę hamowania. Motorniczy nie jest w stanie zatrzymać w miejscu ważącego od 30 do 60 ton wagonu. Nawet przy tak niewielkiej prędkości jak 30 km/h droga hamowania tramwaju może wynieść nawet do 20 metrów.

Trzeba też pamiętać, że w wyniku gwałtownego hamowania obrażenia mogą odnieść pasażerowie jadący w tramwaju czy autobusie. Szczególnie niebezpieczne jest to dla osób starszych.

Poza kampanią informacyjną zostały także zaplanowane konkretne działania służb porządkowych. Straż Miejska i Policja w wybranych punktach miasta zwracały uwagę na stosowanie się do przepisów kierowców, pieszych i osób poruszających się na rowerach i hulajnogach w rejonie przejść dla pieszych. ■

KATARZYNA SADOWSKA

ZASADY BEZPIECZEŃSTWA OBOWIĄZUJĄCE PASAŻERÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Nie wszyscy korzystający z transportu miejskiego zdają sobie sprawę, że pasażerowie mają nie tylko prawa, ale i obowiązki. Pasażerowie zobowiązani są bowiem do przestrzegania *Przepisów Porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami komunikacji miejskiej w Krakowie*, stanowiących uchwałę nr XLIV/544/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 maja 2008 r z późniejszymi zmianami, w których obok obowiązków przewoźnika określone zostały obowiązki pasażera. Większość z nich ma celu zapewnienie bezpieczeństwa przewożonym pasażerom.

Zgodnie z *Przepisami porządkowymi* wsiadanie do pojazdu i wysiadanie z niego dozwolone jest tylko na odpowiednio oznakowanych przystankach, po całkowitym zatrzymaniu pojazdu. W trakcie wsiadania, przebywania w pojeździe i wysiadania pasażerowie zobowiązani są stosować się do zamieszczonych przez przewoźnika informacji o charakterze porządkowym. Nie powinni np. rozmawiać z nim podczas jazdy oraz utrudniać kierującemu prowadzenie pojazdu. Na pasażerów, którzy zajmują w pojeździe miej-

scą stojące *Przepisy porządkowe* nałożyły obowiązek trzymania się w czasie jazdy uchwytów lub poręczy.

W *Przepisach porządkowych* określone też zostały zasady bezpiecznego przewożenia w pojeździe dziecka w wózku dziecięcym. Zgodnie z brzmieniem istniejącego zapisu powinno ono zostać zabezpieczone szelkami zapobiegającymi wypadnięciu. Gdy nie ma takiego zabezpieczenia, dziecko należy wyjąć z wózka.

Uchwała wymienia też zachowania, których pasażerom nie wolno. Wśród zachowań zabronionych jest stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa wsiadanie do pojazdu i wysiadanie z niego po sygnale odjazdu i jazda na stopniach lub zewnętrznych częściach pojazdu. *Przepisy porządkowe* zakazują też otwierania drzwi pojazdu w czasie jazdy, wychylania się z pojazdu i opierania się o drzwi podczas jazdy, a także wyrzucania jakichkolwiek przedmiotów z pojazdu w czasie jazdy lub postoju. Nie wolno też wchodzić do pojazdu w tyłworolkach lub wrotkach, ani wykonywać żadnych czynności mogących narazić współpasażerów na szkody lub obrażenia. ■

dezynfekcja
przystanków i wiat



dezynfekcja
autobusów i tramwajów



dezynfekcja elementów
małej architektury



**Każdego dnia dbamy
o Twoje bezpieczeństwo**



RYSZARD WRÓBEL

KOLEJNE TESTY AUTOBUSÓW



Test autobusu hybrydowego

W ostatnim kwartale 2020 roku pasażerowie byli świadkami kilku jednoczesnych testów autobusów w Krakowie. Taka kumulacja testów jest efektem letnich ograniczeń z powodu pandemii w kontaktach producentów autobusów z klientami oraz prób powrotu do normalnego działania gospodarczej. Tegoroczne testy autobusów zbiegły się z terminami realizacji umów dostaw nowych pojazdów, w ramach których odebrane zostały wszystkie autobusy AUTOSAN. Do końca roku oczekujemy na odbiór pozostałych autobusów mini KARSAN, które w grudniu 2020 roku znajdowały się na etapie końcowego montażu.

Celem takich testów, jest sprawdzenie autobusów w rzeczywistych warunkach komunikacji miejskiej naszego miasta pod względem ich funkcjonalności i przystosowania do obsługi wymagających potoków pasażerskich. Z tego powodu, każdy testowany autobus oceniany jest pod względem technicznym i ekonomicznym. Ocenie podlegają również walory estetyczne i funkcjonalne, a także odbiór społeczny i zastosowanie nowych rozwią-

zań możliwych do wdrożenia w naszych pojazdach. Dla pasażera przejazd autobusem testowanym niewiele się różni od innych podróży pojazdami obsługujących linię, bo każdy z nich posiada standardowe wyposażenie przestrzeni pasażerskiej, a występujące różnice są subiektywnymi odczuciami wynikającymi z indywidualnego odbioru wykończenia wnętrza, kolorystyki, ukształtowania profili, natężenia hałasu, światła. Dlatego w każdym testowanym autobusie, znajduje się skrzyneczka z ankietami, w których pasażerowie mogą wyrazić swoje opinie o autobusie i wrażenia z przejazdu (można to także zrobić wysyłając wiadomość mailową lub umieszczając komentarz na portalach społecznościowych). Po zakończonych testach opinie i spostrzeżenia prowadzących, mechaników, pasażerów są przekazywane producentowi autobusu celem ich wykorzystania w procesie udoskonalania pojazdu. Obecna sytuacja związana z pandemią nie pozwala na zorganizowanie prezentacji testowanych autobusów przedstawicielom prasy, radia, telewizji, ale każdorazowo media są informowane o takich przedsięwzięciach.

Dodatkowo na stronie internetowej MPK umieszczona została elektroniczna sonda zadowolenia z testu autobusu, w której pytanie brzmi:

Jak oceniasz testowany przez MPK S. A. w Krakowie autobus marki MAN, a do wyboru były możliwe odpowiedzi: bardzo pozytywnie, nie jestem zadowolony, nie mam zdania.

W takich uwarunkowaniach rozpoczęliśmy testy kilku autobusów, z których pierwszym był przedstawiciel klasy midi zasilany energią elektryczną. Był to autobus MB AUTOMET ELECTRIC, krajowego producenta, który pojawił się na testach w Krakowie. Jest to autobus o długości około ośmiu metrów, umożliwiający przewóz 23 osób, w tym 13 na miejscach siedzących. Jako autobus komunikacji miejskiej spełnia standardowe wymagane w tej klasie pojazdów: niska podłoga, rampa wjazdowa dla osób na wózkach inwalidzkich, klimatyzacja, ogrzewanie, rozbudowaną informację elektroniczną dla pasażerów. Baterie akumulatorów o zwiększonej pojemności pozwalają na osiągnięcie zadawalających przejazdów pomiędzy doładowaniami. Kolejnymi autobusami, które

pojawiły się na testach w końcówce roku, są to trzy pojazdy z napędami hybrydowymi, pochodzące od trzech producentów autobusów: MAN, SOLARIS i VOLVO. Każdy z nich prezentuje najwyższy poziom wykonania, a zaprezentowane rozwiązania zasługują na uznanie. Rzeczywista eksploatacja tych pojazdów pozwoli zwerfikować subiektywne oceny wyrażane na podstawie ich obserwacji. Jedynym parametrem wymiernym oceny może być zużycie paliwa, które z oceną elastyczności pracy zespołu hybrydowego, pozwoli wskazać korzystniejszy napęd autobusowy. Nowością w jednym z autobusów z napędem hybrydowym jest możliwość automatycznego przełączania napędu ze spalinowego na elektryczny w określonym obszarze przejazdu. Ma to na celu ograniczenia miejscowej emisji spalin i hałasu. Zebrane doświadczenia eksploatacyjne z testów zostaną przekazane ich producentom celem ich wykorzystania w procesie doskonalenia swojego wyrobu, z którego być może w przyszłości będą korzystał mieszkańcy Krakowa. ■

JAN MITIS

MAŁE AUTOBUSY DO ZADAŃ SPECJALNYCH

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie wzbogaciło się o kolejne 3 nowe autobusy Autosan, typu midibus.

Ten typ taboru od wielu już lat funkcjonuje w Krakowie. Dzięki swoim mniejszym gabarytom dają one możliwość realizacji przewozów regularnych, w ramach przewozów użyteczności publicznej, w rejonach, które dziś nie mogą liczyć na obsługę komunikacyjną. Jeżdżą na tych obszarach miasta, gdzie infrastruktura drogowa wyklucza kursowanie autobusów standardowych. Zbyt wąskie, gęsto zabudowane ulice, nie pozwalają na uruchomienie komunikacji standardowymi pojazdami. To poważna bariera do pokonania. W części tych rejonów jedynym rozwiązaniem jest komunikacja realizowana przez mniejsze autobusy, właśnie midibusy. Otrzymujemy wiele wniosków i pytań od mieszkańców o możliwość uruchomienia nowych połączeń w rejonach, które dotychczas nie posiadają dostępu do komunikacji zbiorowej. Jednak decyzje w tych sprawach może podjąć jedynie organizator komunikacji (Zarząd Transportu Publicznego).

Midibus to również linie zastępcze. Coraz częściej tabor typu midibus wykorzystywany jest na liniach zastępczych,



w sytuacjach zamknięć ciągów komunikacyjnych, w rejonach gdzie ograniczone jest miejsce do zawracania. W szczególności w rejonach poza centrum miasta. Przykładem niech będą remonty ul. Bieżanowskiej, Myślenickiej czy też ul. Szparagowej gdzie ze względu na ograniczone możliwości zawracania autobusów standardowych, na liniach zastępczych kursował właśnie tabor midibus. Takie sytuacje zdarzają się coraz częściej. Aktualnie, w dni powszednie, tabor midibus kursuje na 17 liniach. ■

JACEK KOŁODZIEJ

NORYMBERSKI ZEPPELIN ZNÓW W KRAKOWIE



Zabytkowy wagon przejdzie renowację w Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. w Krakowie

Gdy mówimy o starym zabytkowym wagonie często myślimy o dwuosiowym wagonie wykonanym częściowo lub całkowicie z drewna ciągnącym podobną przyczepę. Ten charakterystyczny wygląd krakowskich tramwajów wrył się w naszą pamięć, a utrwalają go historyczne składy pojawiające się na ulicach naszego miasta. Wyjątkiem były wagony, które trafiły do Krakowa w 1941 roku. Duże, długie, czterosiose pojazdy oznaczone numerami 89-98 wzbudzały zawsze spore zainteresowanie. Nie tylko w Krakowie. W Norymberdze, gdzie powstały i służyły przez ponad 30 lat z uwagi na swoją sylwetkę i dużą długość pojazdu otrzymały potoczną nazwę twórcy powstających w tym samym czasie sterowców – Zeppelin.

POCZĄTKI ZEPPELINÓW

O wagonie, który w Krakowie otrzymał oznaczenie SN3, pośród starszych wiekiem miłośników tramwaju zawsze mówiono wyłącznie w czasie przeszłym. Niektórzy pa-

miętają go jeszcze z ulic, gdy eksploatowany był w ruchu z pasażerami, inni mieli okazję zobaczyć go na ulicach w ostatniej podróży przed wysyłką do Niemiec. Dla jeszcze innych był tylko wspomnieniem. Dla wszystkich był namacalnym świadectwem nawiązania współpracy z Norymbergą i początkiem większego zainteresowania dawnymi pojazdami komunikacji miejskiej. Był. Dziś jesteśmy świadkami powrotu legendy i wspólnego z Norymbergą odtwarzania brakującego elementu naszej komunikacyjnej historii.

Niewielka seria dziesięciu wagonów powstała w 1909 roku, ale ich elementy bieżące oraz układy elektryczne powstały kilka lat wcześniej. Na odbywającą się w Norymberdze w 1906 roku Bawarską Jubileuszową Wystawę Krajową miejscowe zakłady Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg wybudowały 10 wagonów elektrycznych przewożących zainteresowanych na terenie wystawy. Otwarte szerokie platformy mieszczące wyłącznie ławki do siedzenia wsparte zostały stosunkowo

nowym amerykańskim rozwiązaniu napędu Maximum Traction Truck: w jednym wózku jedna duża oś napędzana silnikiem i druga, mniejsza, bez napędu. Takie rozwiązanie pozwalało znacząco zwiększyć ciężar (pojemność) pojazdu przy zachowaniu takich samych nacisków na oś jak przy znacznie mniejszym wagonie.

Po zakończeniu wystawy platformy rozebrano a zachowane elementy zachowano by niespełna trzy lata później wykorzystać je do budowy 10 wagonów przeznaczonych do przewozu pasażerów na normalnych liniach. Zwęzono odpowiednio platformy dostosowując do obowiązujących przepisów a na nich zbudowano 11 metrowe drewniane pudła korzystając ze sprawdzonych wzorów wytwarzanych w tym czasie innych tramwajów. Pojemne i wygodne wagony odznaczały się bardzo spokojną jazdą dzięki wykorzystaniu do napędu wagonów wózków. Przy nominalnym napełnieniu 60 osób ważyły mimo swej długości zaledwie 13,5 tony. Wagony wyposażono w aparaturę elektryczną firmy Siemens-Schuckert z Norymbergi, a wózki napędowe wyposażone zostały w silniki o mocy 40 KM. W wagonach jako standardowe wyposażenie zamontowano hamulce szynowe – rozwiązanie, które powszechnie zaczęto stosować w Polsce dopiero sześć dekad później. W trakcie trzydziestoletniej eksploatacji wprowadzono kilka zmian, które w zasadzie dotyczyły układu hamulcowego, który z uwagi na duży ciężar pojazdu okazał się nie wystarczający oraz ramy wózków, które okazały się zbyt delikatne w stosunku do wielkości tramwaju. W połowie lat trzydziestych większość starych wagonów w Norymberdze została odstawiona z uwagi na dostawy nowych tramwajów.

ZEPPELINY W KRAKOWIE

W ramach „Prawa świadczeń w Rzeszy” na rzecz wojska i zdobytych terenów, podobnie jak i inne niemieckie firmy, norymberskie przedsiębiorstwo komunikacyjne zmuszone zostało do przekazania niewykorzystywanych pojazdów do miast, gdzie mogły być użyte. Spośród przekazanych wagonów do różnych okupowanych miast w Polsce w marcu 1941 roku do Krakowa trafiło dziesięć Zeppelinów oraz 23 małych dwuosioowych przyczep.

Dwa miesiące później wagony wprowadzono uroczysto do ruchu, a jedyną zmianą w ich wyglądzie było zamalowanie dotychczasowych znaków i numerów przedsiębiorstwa i nałożenie w ich miejsce oznaczeń charakterystycznych dla Krakowa. Pozostawiono nawet oryginalne ciemnozielone malowanie jakie obowiązywało w tym czasie w Norymberdze.

Wagony nie posiadały drzwi zewnętrznych a nieużywane czasowo wejścia blokowane były uchylną kratą. Pięknie wyposażone wnętrza z inkrustowanym sufitem i ścianami oraz bogatym wyposażeniem i mosiężnymi

okuciami przeznaczone było pierwotnie dla 26 pasażerów siedzących na siedzeniach ułożonych wzdłuż osi pojazdu pod jego oknami. Wieczorem wnętrza oświetlały bogato zdobione żyrandole. Przedział pasażerski, do którego prowadziły przesuwne drzwi niesymetrycznie umieszczone w ścianie działowej, posiadał z każdej strony pięć okien o przemiennym układzie: wąskie – szerokie. W poszyciu dachu znajdował się dodatkowo świetlik okienny łagodnie pochylony na czołach tramwaju.

KONIEC SŁUŻBY NA LINII

W latach powojennych jedną z widocznych zmian było wprowadzenie mniejszych okien co było wynikiem kłopotów z dostępem do dużych tafli szkła. Dopiero w latach pięćdziesiątych w trakcie remontów wprowadzono inny podział okien bocznych. Także w tym czasie wprowadzono drzwi przesuwne w miejsce krat wejściowych a na dachu zamontowano pantografowy odbierak prądu w miejsce liry. Z czasem przenoszono także spod podwozia opory rozruchowe na dach. Prawdopodobnie z początkiem lat pięćdziesiątych wagonom nadano barwy białą-niebieskie.

Największe zmiany wagony przeszły na początku lat sześćdziesiątych. Brak odpowiednich części zamiennych oraz wysokie koszty wykonywania unikalnych elementów zmusiło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne do wycofania dwóch wagonów z ruchu. Ich części wykorzystano do utrzymania w ruchu pozostałych, które przeszły głębsze remonty. Wymieniono nastawniki oraz silniki trakcyjne unifikując wyposażenie z innymi posiadanymi tramwajami. Pod koniec lat 60. dwa wagony zostały przebudowane na pojazdy techniczne: wagon odśnieżny i wieżowy co spowodowało, że mimo wycofania wagonów z ruchu tego typu tramwaje nadal pojawiały się na ulicach Krakowa. W 1976 roku ocalałym ostatnim wagonem SN3 zainteresowali się miłośnicy tramwajów z Norymbergi. Pomimo sporej przebudowy a także śladów wieloletniej eksploatacji i kilkuletniego odstawienia z ruchu a także braku politycznej woli dwóch państw oddzielonych tzw. żelazną kurtyną swoim uporem doprowadzili oni do odbudowy i przekazania pojazdu do pierwotnego użytkownika.

ZAINTERESOWANIE MIŁOŚNIKÓW Z NORYMBERGI

W sukurs miłośnikom niemieckim przyszli bezinteresownie miejscowi politycy angażując się w nawiązanie kontaktów międzynarodowych. Po wielu miesiącach, licznej korespondencji i wizytach Kraków i Norymberga stały się miastami partnerskimi co przyspieszyło decyzje związane z wagonem. Z wagonem, który był powodem nawiązania bliskich stosunków między miastami, przedsiębiorstwami a także miłośnikami. Równocześnie

ten sam tramwaj uświadomił wielu jak ważne jest dziedzictwo i ochrona zabytków także tych ruchomych stając się inspiracją do tworzenia własnego choćby niewielkiego zbioru starych tramwajów.

W 1984 roku odbudowany wagon przekazano do Norymbergi. Przed przekazaniem odbył jeszcze ostatnią podróż wokół miasta z osobami biorącymi udział w remoncie a następnie stanął w tworzonym muzeum St. Peter w Norymberdze.

W trakcie prowadzonego na początku lat 80. remontu w Krakowie nie zwracano uwagi na obowiązujące w Niemczech przepisy a zastosowane materiały zwłaszcza elektryczne odbiegały znacząco od obowiązujących w Europie wymagań. Z uwagi na nie spełnienie wymagań odbiorowych poszczególnych etapów związanych z dokumentacją techniczną wagon nie otrzymał dopuszczenia do ruchu. Przez 36 lat zaledwie trzykrotnie opuścił mury zabytkowej zajezdni.

PODRÓŻ PO DRUGIE ŻYCIE ZEPPLINA

Po udanych kilku podobnych renowacjach starych wagonów ukazujących profesjonalizm krakowskich tramwajarzy pojawił się wspólny pomysł uruchomienia wagonu Tw144 (Zeppelin) stojącego w Muzeum. Równocześnie w Krakowie tliła się nadzieja odbudowy wagonu, do którego części przechowywano. Po wielu udanych renowacjach przeprowadzonych w Krakowie budowa wagonu byłaby możliwa. Wymagający poprawy istniejący wagon Tw144 zawiera bowiem wiele typowych dla krakowskich wagonów elementów. Dodatkowo zebrane przez stowarzyszenie w Norymberdze oryginalne wyposażenie i zgromadzone przez MPK w Krakowie elementy doprowadziły do powstania wspólnego projektu remontu wagonów Zeppelin także dla Krakowa. Sformalizowanie tego przedsięwzięcia wymagało sporego zachodu z obu stron.



Podczas prac zostanie przywrócony oryginalny wygląd i kształt każdego elementu wnętrza tramwaju

Ze wszystkich posiadanych istniejących części i elementów powstaną dwa wagony dla obu miast. Na potrzeby obu projektów zbudowane zostaną: nitowana rama nadwozia oraz nitowane ramy wózków. W obu pojazdach zamontowane zostanie wyposażenie mechaniczne i elektryczne odpowiednie dla każdego z miast i tam stosowane. Równocześnie przeprowadzona zostanie renowacja zachowanych istniejących oryginalnych podzespołów dziś znajdujących się w odbudowanym ale niejeżdżącym wagonie. Dla Norymbergi powstanie całkowicie nowe pudło, do którego zainstalowane zostaną oryginalne niemieckie nastawniki, a wózki wyposażone zostaną w pierwotne silniki i przekładnie jakie zostaną dostarczone przez stronę niemiecką. Dla Krakowa zbudowane zostaną nowe nitowane ramy wózków, do których przeniesione zostaną dotychczasowe

silniki i przekładnie i przechowywane od lat koła. Wózki będą wspierały oryginalną ramę nadwozia z drewnianym pudłem. Oba pojazdy uzyskają swoje barwy i zewnętrzne oznakowanie stosownie do prezentowanego okresu. Oba otrzymają współczesne wyposażenie elektryczne spełniające wszystkie obecne normy, a także otrzymają hamulce szynowe. Mimo identycznej budowy będą od siebie delikatnie różnić się by można było odwiedzając każde z miast poznać zmiany jakie zachodziły na przestrzeni prawie siedemdziesięciu lat eksploatacji tramwajów. Oba wagony mają szansę być zaprezentowane szerokiej publiczności w 2023 roku.

Mamy nadzieję, że w kolejnych numerach „Przewoźnika Krakowskiego” będziemy mogli Państwu prezentować postępy z prowadzonych przy obu wagonach prac licząc równocześnie na Państwa pomoc. Być może w Waszych archiwach fotograficznych znajdują się zdjęcia krakowskiej komunikacji ukazujące tramwaje Zeppelin. **Prosimy o podzielenie się z nami tymi fotografiami lub dokumentami przez wysłanie ich na adres: jkolo@mpk.krakow.pl** ■

10 LAT LINII TRAMWAJOWEJ DO MAŁEGO PŁASZOWA

10 lat temu w czwartek, 18 listopada 2010 roku została uruchomiona nowa linia tramwajowa do Małego Płaszowa. Uruchomienie tej linii zdecydowanie ułatwiło podróż do centrum miasta nie tylko mieszkańcom Płaszowa, ale także tym, którzy dojeżdżają z dalszych okolic miasta. Pętla w Małym Płaszowie pełni bowiem funkcje miejsca przesiadkowego, z którego oprócz tramwaju odjeżdżają także autobusy kursujące m.in. do Niepołomic. Budowa nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa o długości ok. 4 km trwała od stycznia 2010 roku. Już w sierpniu 2010 roku dla pasażerów został oddany pierwszy fragment nowego torowiska łączący rondo Grzegórzeckie z ulicą Nowohucką, po której kursowały dwukierunkowe tramwaje. ■



BIURO PRASOWE UMK

#EKOREWOLUCJA: EKOLOGICZNY KRAKÓW Z WYRÓŻNIENIEM

Kraków otrzymał wyróżnienie w konkursie „Miasto z klimatem – najlepszy zrealizowany projekt” w kategorii miast powyżej 100 tys. mieszkańców, organizowany przez Ministerstwo Klimatu.

KRAKÓW WYRÓŻNIONY

Kraków w swojej aplikacji zgłosił zakup przez MPK S.A. 20 zeroemisyjnych autobusów elektrycznych wraz z mobilnymi ładowarkami typu plug-in oraz budową systemu 5 stacji ładowania pantografowego.

Kolejny zgłoszonym przez miasto projektem były Ogrody Krakowian, realizowane przez ZZM – czyli parki kieszonkowe m.in. retencjonujące deszczówkę.

o KONKURSY

Konkurs zorganizowało Ministerstwo Klimatu na przełomie lipca-września 2020 r. z myślą o polskich miastach, które z sukcesami realizują nowoczesne, proekologiczne inwestycje, służące tak mieszkańcom, jak i ochronie klimatu, w tym dążeniu do neutralności klimatycznej.



W konkursie ocenione i nagrodzone zostały inwestycje zrealizowane przez samorządy w obszarach:

- rozwój błękitnej i zielonej infrastruktury – w tym retencja wody,
- zrównoważony transport,
- gospodarka w obiegu zamkniętym,
- zrównoważone budownictwo. ■

KRAKÓW DOBRZE OCENIONY ZA ELEKTROMOBILNOŚĆ

Miało Kraków podjęło skuteczne działania w celu wypełnienia zapisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – to wnioski płynące z opublikowanego w listopadzie raportu Najwyższej Izby Kontroli. Jako jedyne z kontrolowanych miast, Kraków został oceniony przez NIK jednoznacznie pozytywnie.

Wśród zadań jednostek samorządu terytorialnego dotyczących elektromobilności znalazł się obowiązek wprowadzenia pojazdów elektrycznych do flot urzędów oraz do zbiorowego transportu publicznego a także wprowadzenie strefy czystego transportu.

Pomimo, że zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych samorządy zostały zobowiązane do wymiany floty samochodów i posiadania 10 proc. pojazdów zeroemisyjnych dopiero od roku 2022, władze Krakowa podjęły decyzję o realizacji tego zadania znacznie wcześniej. Już pod koniec 2019

roku miasto Kraków dysponowało 47 samochodami elektrycznymi oraz 39 wewnętrznymi stacjami ładowania. Pozyskanie samochodów elektrycznych dla instytucji miejskich jest bowiem elementem szerokiej polityki Gminy Miejskiej Kraków w zakresie ochrony powietrza. Decyzja ta ustanowiła także Kraków jednym z pionierów elektromobilności wśród polskich miast, co jasno wynika z raportu NIK-u: „Tylko 18% skontrolowanych miast przed ustawowym terminem (1 stycznia 2022 r.) wypełniło obowiązek 10% udziału samochodów elektrycznych we flocie urzędów jednostek samorządowych. Jedynie dwa miasta (Kraków i Wrocław) skutecznie zrealizowały cel 10% udziału pojazdów z napędem alternatywnym przy świadczeniu zadań publicznych przez miejskie jednostki organizacyjne lub spółki komunalne”. Miasta Kraków i Wrocław zdecydowały się na najem samochodów elektrycznych. Krakowski Holding Komunalny S.A., lider krakowskiej grupy zakupowej rozpatrywał różne formy

nabycia samochodów elektrycznych i zdecydował, że zakup wciąż droższych od konwencjonalnych odpowiedników byłoby ryzykowne i mogło skutkować stanem, w którym będą one pod względem technologicznym szybko się starzeć, a co za tym idzie ich wartość będzie znacząco malała. Przyjęte rozwiązanie w postaci najmu na okres 3 lat zapewniło wypełnienie wymaganych przepisami ustawy minimum.

W zakresie unowocześniania floty transportu publicznego w 2021 roku, po dostawie 50 autobusów elektrycznych, udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie MPK S.A. w Krakowie zwiększył się do ok. 14%. Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych, 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.

Według planów zawartych w krajowych ramach polityki w wybranych 32 miastach Polski na koniec 2020 r. powinno być zarejestrowanych około 54 tys. pojazdów elektrycznych z wyłączeniem autobusów komunikacji miejskiej. Z danych uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej w Ministerstwie Cyfryzacji, dla 28 skontrolowanych miast wynikało, że na koniec 2019 r. najwyższy procent realizacji planu krajowych ram polityki był zrealizowany w Warszawie i wynosił prawie 26%. Następnymi miastami, w których realizacja planu była wyższa niż 15% były Gdańsk (20%), Wrocław (18%), Poznań (16%), Kraków (16%). Najwyższy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów elektrycznych porównując stan na koniec lat 2015 i 2019 był w miastach: Warszawie, Wrocławiu, Krakowie, Poznaniu i Gdańsku. ■



EKOREWOLUCJA JUŻ TRWA!



W ramach kampanii miejskiej prowadzonej w 2020 roku na jednym z tramwajów pojawiła się kolorowa reklama, informująca o ekorewolucji. Eksponowana reklama niemal przez cały rok przypominała mieszkańcom jak ważne dla naszego miasta są działania dla środowiska. Czyste powietrze, ekologiczny transport, zdrowa woda czy otaczająca nas przyroda są ważne dla każdego, ale nie zawsze zdajemy sobie sprawę jak wiele zależy od nas samych. Możemy się np. zaangażować w akcje wspólnego sadzenia drzew, a w zamian mieć nie tylko piękny widok za oknem ale i czystsze powietrze.

Poza tym, to co każdy z nas może zrobić dla środowiska, to dobrze wiedzieć, jak funkcjonuje miasto, w którym mieszkamy. Pamiętajmy, że są osoby, które dbają o przyjazny dla środowiska transport oraz czystą i zdrową wodę w naszym kranie. Dlatego miasto Kraków przypomina o podejmowanych wspólnie ze spółkami miejskimi działaniach dla mieszkańców, zachęcając tym samym do bycia „eko”.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie od wielu lat realizuje inwestycje z myślą o komforcie pasażerów i w trosce o środowisko. Przede wszystkim dzieje się tak poprzez zakupy ekologicznego taboru. Autobusy niskoemisyjne, hybrydowe, elektryczne są sukcesywnie wprowadzane do eksploatacji, a wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych i elektrycznych od lat przyczynia się do ograniczenia poziomu zanieczyszczeń. Takie działania mają realny wpływ na poprawę jakości krakowskiego powietrza. Wszyscy wiemy jak uciążliwy i niebezpieczny dla zdrowia może być smog, to właśnie dlatego ważne jest ekologiczne podejście w każdym działaniu, także w dziedzinie transportu. Udogodnienia w pojazdach, poczucie bezpieczeństwa podróży i fakt, że korzystanie z krakowskiej komunikacji miejskiej jest ekologiczne, ma na celu zachęcanie krakowian do wybierania właśnie tego środka transportu.

Warto pamiętać, że wybierając podróż tramwajem lub autobusem dbamy o czyste powietrze w Krakowie. ■

MAREK GANCARCZYK

ODZNAKI „LIDERA JAKOŚCI” DLA NAJLEPSZYCH KIEROWCÓW, MOTORNICZYCH I INSPEKTORA RUCHU MPK



Krystian Grochowiecki



Tomasz Jeż



Andrzej Kurzydło



Wojciech Soczówka



Kazimierz Kicek



Maciej Machniewicz

Zarząd MPK S.A. w Krakowie już po raz 12 wyróżnił najlepszych pracowników wśród motorniczych, kierowców i inspektorów ruchu wręczając im specjalne odznaki „Lidera Jakości”. W tym roku z powodu pandemii nie odbyło się tradycyjne spotkanie wszystkich nominowanych do tego wyróżnienia. Odznaki były wręczane indywidualnie każdemu pracownikowi z zachowaniem wszystkich zasad reżimu sanitarnego.

Otrzymały je osoby, które nie spowodowały ani jednej kolizji lub wypadku, wyróżniające się kulturą zachowania i komunikowania się z pasażerami oraz dyspozycyjnością. W tym roku odznaki „Lidera Jakości” otrzymali:

- Krystian Grochowiecki z zajezdni autobusowej Bieńczyce,
- Tomasz Jeż z zajezdni autobusowej Płaszów,

- Andrzej Kurzydło z zajezdni autobusowej Wola Duchacka,
- Wojciech Soczówka z zajezdni tramwajowej Nowa Huta,
- Kazimierz Kicek z zajezdni tramwajowej Podgórze
- Maciej Machniewicz, inspektor ruchu MPK S.A. w Krakowie.

Wszystkim nagrodzonym należą się duże gratulacje, bo tytuł „Lidera Jakości” wcale nie jest łatwo zdobyć. W sumie do tej pory, a więc przez 12 lat istnienia tej odznaki trafiły one do zaledwie 71 pracowników MPK S.A. w Krakowie. Są to najlepsi pracownicy poszczególnych zajezdni tramwajowych i autobusowych oraz nadzoru ruchu, którzy wzorowo wywiązywali się ze swoich obowiązków, a na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej. ■

PRACOWNICY MPK S.A. Z NAJDŁUŻSZYM STAŻEM WYRÓŻNIENI MEDALAMI I DYPLOMAMI

Każdego roku jesienią odbywają się spotkania Zarządu MPK S.A. w Krakowie z emerytami i długoletnimi pracownikami firmy. Jednak rok 2020 jest wyjątkowy i inny. Z uwagi na obecnie panujące warunki związane z pandemią SARS-CoV-2 oraz w trosce o naszych Jubilatów zdecydowaliśmy się zmienić formę tegorocznych obchodów. Zamiast wspólnego

świątowania odbyły się indywidualne spotkania z Jubilatami. Medale i dyplomy za długoletnią pracę w MPK S.A. w Krakowie pracownikom wręczali kierownicy, a kierownikom przedstawiciele zarządu.

Szanownym Jubilatam dziękujemy za trud i zaangażowanie włożone w wypełnianie codziennych obowiązków. Raz jeszcze życzymy wszelkiej pomyślności i zdrowia.

30 LAT

Syc Andrzej
Badziński Zbigniew
Czernecka Barbara
Hurlak Paweł
Kruczkowski Bogusław
Parda Piotr
Salawa Janusz
Bereta Krzysztof
Delkowski Jan
Kowanetz Władysław
Latocha Artur
Miłek Jan
Środoń Jarosław
Bogdanik Wiesław
Mrugała Paweł
Moryc Bogdan
Podsadny Waldemar
Antoniak Ireneusz
Mularzyński Aleksander
Stępień Mirosław
Ćmiel Grzegorz
Zmysłowski Robert
Orszulak Marek
Malik Marcin

Włodarczyk Franciszek
Góra Adam
Kolbusz Roman
Mitka Artur
Kucharska Lidia
Chyl Mariusz
Kamiński Mariusz
Klimas Stanisław
Macąta Piotr
Majcher Stanisław
Olszewska Elżbieta
Piotrowski Mariusz
Szalas Adam
Boroń Jacek
Jaźwiec Mirosław
Krawczyk Marek
Lenartowicz Józef
Majcher Jacek
Mitkowski Krzysztof
Otak Adam
Soczówka Wojciech
Stożek Janusz
Stryczek Adam
Szymczyk Andrzej

Widelski Wiesław
Zakrzewski Robert
Adamski Jacek
Adamaszek Adam
Fijał Zbigniew
Miś Marek
Mysza Krzysztof
Rozwadowski Ryszard
Drożdż Kazimierz
Gruchacz Adam
Guzik Roman
Pieprzyca Dariusz
Pietruszka Marek
Torba Krzysztof
Kaleta Wojciech
Lenart Krzysztof
Drabik Kazimierz
Dziubras Grażyna
Jagocha Zbigniew
Wasinski Dariusz
Buchacz Anna
Grymek Ireneusz

35 LAT

Bakalarz Krzysztof
Białek Henryk
Gawor Piotr
Gil Ryszard
Kukła Renata
Pituła Marek
Pyziół Edward

Bergel Marek
Gąsiorowski Józef
Job Bogusław
Kus Tomasz
Łętocha Janusz
Michoń Kazimierz
Sarga Dariusz

Woźniak Krzysztof
Zajac Marek
Florek Bogdan
Kusak Tomasz
Szeląg Marek
Ślusarczyk Grzegorz
Braś Marian

Bularz Tadeusz
Frączek Adam
Gaczkowski Stefan
Kurlito Wiesław
Dziubras Artur
Lejca Stefan
Stępski Wojciech
Ciesielski Leszek
Galos Robert
Klima Władysław
Mazgaj Marek
Michalak Tomasz

Tokarz Paweł
Waśniewski Jarosław
Jabłoński Andrzej
Skowierzak Roman
Solarz Piotr
Czech Tadeusz
Dukała Krzysztof
Karolus Kazimierz
Kruk Bogdan
Kaputa Anna
Kałuski Mieczysław
Mierzejewski Paweł

Mięczakowski Andrzej
Spólnik Mariusz
Płonka Marta
Gaździk Jerzy
Bylicki Mariusz
Sikora Jan
Meus Józef
Goraj Janusz
Żmuda Władysław
Dudzińska Urszula
Makowski Marek

40 LAT

Dzidek Krzysztof
Multan Jacek
Orawin Bogdan
Piskorz Andrzej
Rzeszowski Paweł
Woźniak Marek
Korzeniowski Krzysztof
Sermet Waldemar
Włodarski Marek
Bigaj Jacek
Wiła Paweł

Kmiecik Andrzej
Nowakowski Jerzy
Postuszny Zbigniew
Ruszel Marek
Śliwa Adam
Wilkosz Jan
Mitka Krzysztof
Perek Zbigniew
Gałek Włodzimierz
Szabla Krzysztof
Wietrzyk Stanisław

Ćwiek Henryk
Saczka Roman
Stopa Jan
Pęgiel Stanisław
Guberniak Krzysztof
Parda Janusz
Bąk Włodzimierz
Kulig Włodzimierz
Ważydrąg Krzysztof
Foszczyński Piotr
Babiuch Stanisław

45 LAT

Baran Krzysztof
Chwaja Bogusław
Kuciński Władysław
Wykręt Jerzy

Sroka Zdzisław
Seruga Jacek
Kluzek Leszek
Kącki Kazimierz

Zygmuntowicz Tadeusz
Wiecheć Stanisław

EMERYCI

Stokłosa Halina
Cheba Piotr
Górkiewicz Henryk
Guśpiel Stanisław
Jamka Małgorzata
Matusiak Józef
Sułczewski Tadeusz
Dąbrowski Leszek
Zienkiewicz Wiesław
Król Ryszard
Boczula Zbigniew
Tarsa Krzysztof
Michalik Adam
Siwek Edward
Chrzęszczyk Stefan

Palmowski Bogusław
Kurowski Adam
Leśniak Marek
Ceda Regina
Nieżgoda Jacek
Słowikowski Witold
Jabłoński Andrzej
Tylek Małgorzata
Kowalik Maria
Magosa Andrzej
Czarnik Kazimierz
Raczek Krystyna
Słaboński Edward
Krawczyk Jacek
Adamczyk Zdzisław

Bajak Wanda
Janik Józef
Migas Małgorzata
Skoczek Marian
Woźniak Joanna
Plebanek Czesław
Bilski Andrzej
Karbowski Jolanta
Szewczyk Izabella
Korszon Stanisław
Nur Alicja
Brzoskwinia Małgorzata
Krupa Małgorzata

PRACOWNICY Z 45-LETNIM STAŻEM PRACY W MPK S.A. W KRAKOWIE



Bogusław Chwaja



Jacek Seruga



Jerzy Wykręt



Kazimierz Łącki



Krzysztof Baran



Leszek Klusek



Zdzisław Sroka



Władysław Kuciński



Tadeusz Zygmontowicz



Stanisław Wiecheć

PRZESIADKA Z WIELKIEJ CIĘŻARÓWKI DO MIEJSKIEGO AUTOBUSU

O PASJI DO KIEROWANIA DUŻYMI POJAZDAMI ROZMAWIAMY Z MONIKĄ KASIAK, ZNANĄ Z SERII PROGRAMÓW O TRUCKERSACH REALIZOWANYCH PRZEZ DISCOVERY CHANNEL



Marek Gancarczyk: Rozmawiamy po pierwszych kilku godzinach Pani pracy za kółkiem autobusu miejskiego. To oczywiście niewiele czasu, ale i tak zapytam – jak się Pani pracowało?

Monika Kasiak: Jeździ się fantastycznie. Jako pojazd autobus jest komfortowy do prowadzenia. Bardzo fajnie się go prowadzi. Nawet zatrzymywanie i otwieranie drzwi zupełnie mi nie przeszkadza. Oczywiście na początku ruszałam autobusem przegubowym jak ciężarówką, czyli zbyt daleko wyjechałam i potem zabrakło mi miejsca na manewr skrętu więc musiałam cofnąć, ale udało się i szybko zrozumiałam, że choć są to pojazdy gabarytowo bardzo podobne to wymagają nieco innej techniki prowadzenia. Na pewno w autobusie trzeba to robić z większym wyczuciem.

MG: Autobus to nie pierwszy duży wóz, który Pani prowadziła w swoim życiu. Wcześniej pracowała Pani jako kierowca ciężarówki.

MK: To prawda. Ale zanim się to stało trochę czasu mi to zajęło (śmiej).

MG: Proszę opowiedzieć jak to się stało, że wybrała Pani tak niekobieco, na pierwszy rzut oka, zajęcie?

MK: Zawsze nas, czyli mnie i siostrę bliźniaczkę, pociągała kierownica. Jeszcze gdy byłyśmy dziećmi wszystkie nasze zabawki musiały mieć kółka. Pewnie brało się to stąd, że mama jeździła taksówką. Było to w tamtych czasach bardzo nietypowe zajęcie dla kobiety. Mama była jedną z pierwszych kobiet pracujących na taksówce. W sumie były wtedy trzy takie kobiety w Krakowie. Mama była dla nas wzorem. Wydaje mi się, że w mojej podświadomości miałam chęć pracy za kółkiem. Gdy mój syn był mały to chciałam kierować taksówką, ale mąż się martwił o moje bezpieczeństwo i się nie zgodził. Znał historię mojej mamy i ataku narkomana, który przeżyła. Najpierw wychowałam więc dzieci, których nie posłałam nawet do żłobka i do przedszkola. Nie mogła znieść tego, że płaczą, więc zostałam z nimi w domu.

Potem dzieci osiągnęły wiek szkolny, a ja poszłam do pracy biurowej. Miałam w niej do czynienia z bardzo trudnymi klimatami. Wtedy moja siostra jeździła już jakiś czas ciężarówką.

MG: Ile lat czekała Pani na to, aby usiąść za kierownicą ciężarówki?

MK: W sumie 10 lat. Przez długi czas mój mąż wywierał na mnie presję i nie chciał, żebym rezygnowała z bezpiecznej pracy biurowej. Ja jednak miałam w pewnym momencie dosyć pracy z trudnym klientem, choć nie ukrywam, że lubiłam pracę z komputerem. Zdarzały się przypadki, kiedy byłam w tej pracy wyzywana i obrażana. Odchodząc z niej żałowałam tylko kontaktów z kolegami, bo bardzo się wspieraliśmy. Moja siostra jeździła już wtedy od dłuższego czasu tzw. burtówką i woziła piasek oraz inne materiały budowlane. Jednego dnia wzięła mnie do swojej ciężarówki i dała mi usiąść za kółkiem. Pamiętam swoje zdziwienie, bo była tam skrzynia manualna z 18 biegami. Okazało się, że nie jest to dla mnie żaden problem i szybko się nauczyłam obsługi. Za kółkiem czułam się super. Nikt mi nic nie mówił za uchem, a w tle grała muzyczka. Jechałam totalnie wyluzowana i uświadomiłam sobie, że czas już pomyśleć o sobie. W pewnym momencie siostra stwierdziła, że byłoby super jeździć razem.

MG: To wtedy podjęła Pani decyzję o zmianie pracy i prowadzeniu ciężarówek?

MK: Tak, ale nie tak od razu. Zaczęłam robić kurs w tajemnicy przed mężem, jednak gdy mu się przyznałam to był błąd, bo zrezygnowałam z kursu. Jednak po 2 latach ponownie podjęłam kurs i zdałam egzamin za pierwszym razem. Ciężarówką zaczęłam jeździć w grudniu 2015 roku.

MG: Jak zagregował mąż, gdy mu Pani powiedziała, że będzie kierowcą ciężarówki?

MK: Był bardzo zły. Moja pierwsza praca wiązała się z bardzo dalekimi trasami po całej Europie. Gdy wyjeżdżałam po raz pierwszy to nawet się ze mną nie pożegnał. Dwa pierwsze tygodnie w trasie ciągle płakałam. Ale gdy po pięciu tygodniach wróciłam do domu to wszyscy byli strasznie wzruszeni. Mąż zrozumiał, że nie odwiedzie mnie już od zmiany decyzji i pogodził się z nową sytuacją. Wtedy cykl pracy miałam taki, że pięć tygodni byłam w trasie, a dwa tygodnie w domu. Przyzwyczyłam się do tego. Jednak w tej firmie jako kierowcy nie byliśmy szanowani. Dlatego zwolniłam się po roku. Jednak szybko podjęłam nową pracę gdyż okazało się, że mój kolega z dzieciństwa miał firmę transportową. Trafiłam do niego wraz z siostrą bo zobaczył nas w programie o polskich truckersach.

MG: Proszę opowiedzieć o tej filmowej przygodzie?

MK: Jak zaczęłam pracę w mojej pierwszej firmie gdzie jeździłam z siostrą w podwójnej obsadzie to kierownik zapytał nas, czy nie chcemy wziąć udziału w castingu do programu o truckersach organizowanym przez Discovery Channel. Chodziło o to, aby kierowcami były jakieś pary. My z siostrą zwracaliśmy na siebie sporą uwagę, bo nie dość, że jesteśmy siostrami to jeszcze bliźniaczkami o tych samych pasjach. Po otrzymaniu propozycji zgodziłyśmy się wystąpić. Realizacja zdjęć była dla nas bardzo stresująca, gdyż nagrywanie odbywało się w czasie naszej pracy i przerw od pracy, a ekipa, która je realizowała raczej nam przeszkadzała, zamiast wspierać, w tej nowej dla nas sytuacji i byłyśmy bardzo zmęczone do tego stopnia, że usypiałyśmy za kierownicą i zawaliłyśmy ładunki. O wiele lepiej wspominam program przygotowywany przez TVN o kobietach za kółkiem. Wtedy zgodziłyśmy się na współpracę pod pewnymi warunkami, z których wszyscy się wywiązali. Bardzo o nas dbali i starali się wspierać nas w pracy. Pokazali wreszcie naszą pracę, a nie tak jak to miało miejsce w pierwszym programie.

MG: Czyli dzięki występowi w programie nie tylko zyskała Pani rozpoznawalność, ale także trafiła do firmy przewozowej prowadzonej przez kolegę?

MK: Dokładnie tak. Kolega jak tylko zobaczył program z naszym udziałem, to zrezygnował z planów likwidacji swojej firmy, a zamiast tego kupił dwa samochody ciężarowe i nas zatrudnił. U niego głównie jeździliśmy do Niemiec, Czech i na Słowację. Wyjazdy trwały tydzień, wracaliśmy na każdy weekend, a nawet zdarzało się mieć pauzę w środku tygodnia w domu z rodziną.

MG: Co jest najtrudniejsze dla kobiety za kółkiem ciężarówki?

MK: Powiem z mojego punktu widzenia, że zdecydowanie rozłąka z rodziną. Dla mnie rodzina zawsze była bardzo ważna. W dodatku rozłąkę źle znosił także mój mąż. Wyjazdy absolutnie nam więc nie służyły. Tym bardziej, że miałam wyjazdy zagraniczne na bardzo dalekich trasach – do Francji, Hiszpanii, Anglii. Tęsknotę dodatkowo pogłębiał fakt, że wybudowaliśmy dom, w którym też chciałam z rodziną pomieszkać. W pracy za kółkiem ciężarówki problemem była też dla mnie monotonia i związana z nią senność w czasie jazdy.

MG: Opowie Pani jakieś wyjątkowe wydarzenia, które Panią spotkały w czasie tych podróży ciężarówką?

MK: Wyjątkowe to może nie, ale stresujące sytuacje jakie miałam były związane z kryzysem migracyjnym. Gdy jeździłam z siostrą do Anglii musiałyśmy przejeżdżać przez Calais. Było tam wtedy mnóstwo imigrantów, któ-

rzy za wszelką cenę chcieli się dostać do Wielkiej Brytanii. Gdy wjechałyśmy na stację benzynową nagle nie wiadomo skąd pojawiło się paru imigrantów i otoczyli naszą ciężarówkę. Ja zamarłam. Na szczęście siostra rozładowała całą sytuację swoim zachowaniem – ona w sytuacjach stresowych w przeciwieństwie do mnie dużo mówi i się śmieje więc ona ich zagadywała, a ja pilnowałam naczepy by nikt się do niej nie dostał. Na szczęście udało się siostrze wyjaśnić imigrantom, że nie możemy ich zabrać, bo właśnie wróciłyśmy z Anglii, co nie było oczywiście prawdą, ale dzięki temu odpuścili i nas zostawiali. Co więcej potem jak odjeżdżałyśmy to jeszcze do nas machali.

Poza tym zawsze trudne są sytuacje, gdy coś w tak dużym samochodzie się zepsuje. Miałam też krótki epizod w firmie z Olkusza, gdzie raz padła mi turbina i to w nocy na autostradzie. Alarmowałam wcześniej, że samochód ma spadek mocy, ale mnie ignorowali. Skończyło się tym, że całą noc spędziłam sama z zepsutą ciężarówką na poboczu autostrady. O 4 rano pojawiły się służby techniczne i zabezpieczyły teren mojego postoju, a dopiero w południe następnego dnia razem z mechanikiem, który wreszcie dojechał, udało mi się wymienić zepsutą turbinę. Na szczęście nigdy nie przerażały mnie kwestie techniczne.

Oczywiście trudno nie wspomnieć o przyjemnych rzeczach, jak wolny weekend w Barcelonie. Bardzo rzadko miałam takie weekendy w fajnym miejscu, a akurat tak się zdarzyło, że po przyjeździe do Hiszpanii wypadł mi i siostrze wolny weekend i to w Barcelonie. Nie dość, że trasa do Hiszpanii bardzo piękna i widoki takie, że dech zapiera, to jeszcze mogłyśmy wypocząć w Barcelonie na plaży. Przez cały rok, gdy jeździłam razem z siostrą miałyśmy tylko ten jeden taki przyjemny weekend. Najczęściej weekendy spędzało się na parkingach przy autostradzie i nie było możliwości nawet zwiedzania.

MG: Kobiety za kółkiem ciężarówky na pewno zwracały na siebie uwagę mężczyzn?

KS: Tak, choć niestety zdarzały się niemiłe komentarze typu „Baba do garów”. Muszę jednak przyznać, że w zdecydowanej większości przypadków, gdy pojawiały się jakieś problemy to inni kierowcy bardzo nam pomagali. Inna sprawa, że po pewnym czasie sama sobie radziłam z różnymi awariami i miałam wrażenie, że inni kierowcy bardziej przeszkadzają niż pomagają. Pamiętam jak raz opuszczałam już kabinę po znalezieniu usterki i byłam już mocno zmęczona to podszedł do mnie kierowca i zaproponował pomoc bo nie może patrzeć jak się męczę. Bardzo się ucieszyłam, ale moja radość nie trwała długo gdyż ten kierowca przyniósł mi dłuższy drążek by mi ułatwić opuszczanie kabiny, a sam nie zamierzał tego zrobić. Byłam tak zniesmaczona tym faktem, że mu podzię-

kowałam i skończyłam opuszczać kabinę swoim krótkim drążkiem. Dodam, że podnoszenie i opuszczanie kabiny nie należy do czynności lekkich, a ta rurka, którą mi przyniósł tamten kierowca bardzo by mi pomogła (śmiech). Poza tym zdarzeniem nie mogę jednak źle mówić o kolegach po fachu bo zawsze służą pomocą i radą.

MG: Jak długo była Pani kierowcą ciężarówky?

MK: Prawie 5 lat.

MG: Lubiła Pani tę pracę?

MK: Tak, zdecydowanie to trzeba lubić. Druga siostra już nie ma takiej pasji, ale też uwielbia jeździć dlatego pracuje jako przedstawiciel handlowy.

MG: Skąd decyzja, aby pracować za kółkiem, ale zupełnie innego pojazdu i to w dodatku takiego, który przewozi ludzi?

MK: To proste, nie chciałam się już rozstawać z moją rodziną. Z mojej decyzji i z tego, że będę pracować w Krakowie bardzo ucieszył się mój mąż. Bardzo mnie wspierał i zachęcał do podjęcia pracy w MPK. Ale nie tylko chodziło o rozłękę. Ważne były także kwestie finansowe. Wynagrodzenie w większości firm transportowych formalnie jest na poziomie najniższej krajowej tylko nieformalnie zarobki są wysokie. Mi już zależy na stabilnym zatrudnieniu i etacie, który gwarantuje odkładanie wyższych środków na emeryturę.

MG: Miała Pani jakieś obawy przed pierwszą jazdą autobusem?

MK: O tak. Bałam się, że będę niewyspana (śmiech). Poza tym od początku zdawałam sobie sprawę, że kierowanie autobusem wiąże się z dużą odpowiedzialnością. To nie beton, kręgi blachy czy ścinka papieru lecz ludzie.

MG: Na początku rozmowy zapytałam o to jak się jeździło. Czy po jednym dniu da się jakoś porównać pracę kierowcy miejskiego autobusu i kierowcy ciężarówky?

MK: Przede wszystkim zauważyłam, że autobusem przegubowym nie ma potrzeby mocno jak to jest w przypadku ciężarówky wyciągać pojazd do przodu podczas manewru skrętu. Oba pojazdy są bardzo podobne w prowadzeniu, a także gabarytach. Są różnice i podobieństwa, ale to wciąż moje ulubione pojazdy. Wiem na pewno, że będę tęsknić za cofaniem pod rampy, bo to w ciężarówce najbardziej lubiłam.

MG: Bardzo dziękuję za rozmowę i życzę samych przyjemnych dni za kierownicą autobusu.

Rozmawiał Marek Gancarczyk ■

DYSPOZYTOR RUCHU MPK, MALUJE OBRAZY

O PASJI I POMYSŁACH NA POSTAPOKALIPTYCZNE OBRAZY ROZMAWIAMY Z ŁUKASZEM GWIŹDZEM, NA CO DZIEŃ DYSPOZYTOREM RUCHU MPK

Marek Gancarczyk: Skąd u Pana taka pasja jak malowanie obrazów? No

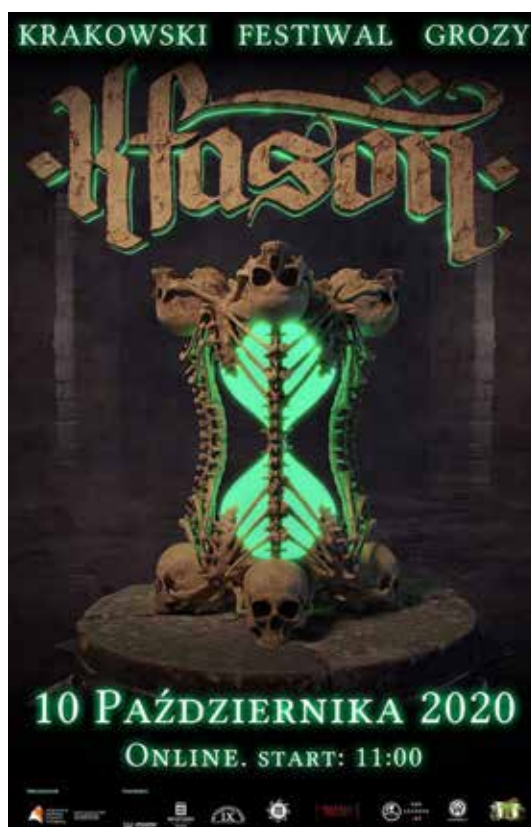
i jak to się stało, że będąc artystą zdecydował się Pan pracować jako dyspozytor ruchu?

Łukasz Gwiźdź: Na wstępie muszę zaznaczyć, że nie jestem artystą. Malowanie obrazków to zajęcie jak wiele innych. Trudno mi powiedzieć skąd się u mnie wzięło. Zajmuję się tym od kiedy pamiętam. Do niedawna malowałem dla siebie i niewielkiej grupy osób ceniących moje prace. Dopiero pod koniec 2018 roku za namową przyjaciół moje obrazki trafiły do mediów społecznościowych. Poskutkowało to znaczącym wzrostem zainteresowania nimi. Zaczęły pojawiać się w wielu miejscach i często żyć własnym życiem, a popularność kilku z nich przerosło wszelkie moje oczekiwania.

Praca w MPK S.A. w Krakowie to szereg bardzo konkretnych profitów, które daje duża nowoczesna i ciągle rozwijająca się firma z ogromnymi tradycjami. Staram się mieć pragmatyczne podejście do pieniędzy i nigdy nie łączyłem pracy i ich pozyskiwania z malowaniem obrazów.

MG: Od kiedy Pan maluje i jaką techniką?

ŁG: Jak wspominałem maluję od zawsze. Próbowiałem wszyst-



kich podstawowych technik rysowania i malowania. Jednak od kilku lat maluję przede wszystkim farbami olejnymi na płótnie, czasami wspieram się farbami akrylowymi, które dają inne efekty i możliwości.

MG: Skąd Pan czerpie inspiracje?

ŁG: Jak łatwo zauważyć moje obrazy są dość specyficzne. Często nawet odrobinę ponure i straszne. Myślę, że wynika to z moich zainteresowań fantastyką i horrorem tym w literaturze i w filmie.

MG: Czy praca w MPK jest też dla Pana inspiracją do malowania? Kiedy Pan maluje i czy to jest to dla Pana sposób na odreagowanie często stresującej pracy dyspozytora ruchu?

ŁG: Praca i malowanie to dwie dziedziny życia, które udaje mi się prowadzić równolegle, a które w żaden sposób ze sobą nie kolidują. Moje inspiracje to raczej te, które wspominałem wcześniej, czyli literatura i film. Natomiast moja praca nie przyczynia się do powstawania stresów, które musiałbym w jakiś znaczący sposób odreagowywać. Jeśli jakieś się pojawiają staram się je rozładowywać konstruktywnie, za pomocą żartów, dowcipów rysunkowych. Jeżeli chodzi o czas na malowanie to jest to nietatwe zagadnie-



nie. Zasadniczo nie mam czasu. Ponadto nie potrafię malować na zawołanie. Maluję więc o najdziwniejszych porach, czasem poświęcam temu trzy minuty, a czasem kilka godzin. Często nawet nie wiem, kiedy ale coś udaje się stworzyć. Oczywiście coraz bardziej angażują mój czas i zaangażowanie wszelkie spotkania związane z prezentowaniem moich prac.

MG: Proszę opowiedzieć o swoich sukcesach i instytucjach, które wykorzystały Pana prace.

ŁG: Dla mnie największym sukcesem jest pojawienie się grona ludzi, którzy w moich obrazach znaleźli dla siebie coś na tyle zajmującego, że do nich wracają, że chce się im śledzić co się w mojej twórczości dzieje. Oczywiście ogromnie mnie satysfakcjonuje każda z dziewięciu już okładek książek, czy dwóch płyt muzycznych na jakich zagościły moje prace. To duże wyróżnienie, kiedy ktoś swoją często wieloletnią pracę pakuje właśnie w mój obrazek. Oczywiście bardzo ważne są też spotkania z odbiorcami na



wszelkich wernisażach, festiwalach i przy innych okazjach jak np. premiery książek. Ciągłe pojawiają się też nowe propozycje i projekty. Mogę zdradzić, że obecnie powstaje postapokaliptyczny film niezależnego reżysera, w którym będzie przewijać się i straszyć widzów grupa moich prac.

Największą jednak przyjemność sprawił mi chyba mój skromny udział w ostatniej edycji WOŚP, kiedy to dzięki aukcji na allegro z reprodukcjami moich obrazków udało się nam zebrać prawie tysiąc złotych. Właśnie dzięki mediom społecznościowym i zaangażowaniu się w to wielu znajomych licytacje przeszły moje wyobrażenia.

Na koniec bardzo dziękuję redakcji „Przewoźnika Krakowskiego” za zainteresowanie moją skromną osobą. Jeśli kogoś z czytelników zainteresowała nasza rozmowa zapraszam na mój profil autorski na Facebooku – **Ukasz Gwiźdź Artwork**.

MG: Dziękuję za rozmowę i życzę kolejnych sukcesów. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

REMONT GŁÓWNEJ DYSPOZYTORNI RUCHU



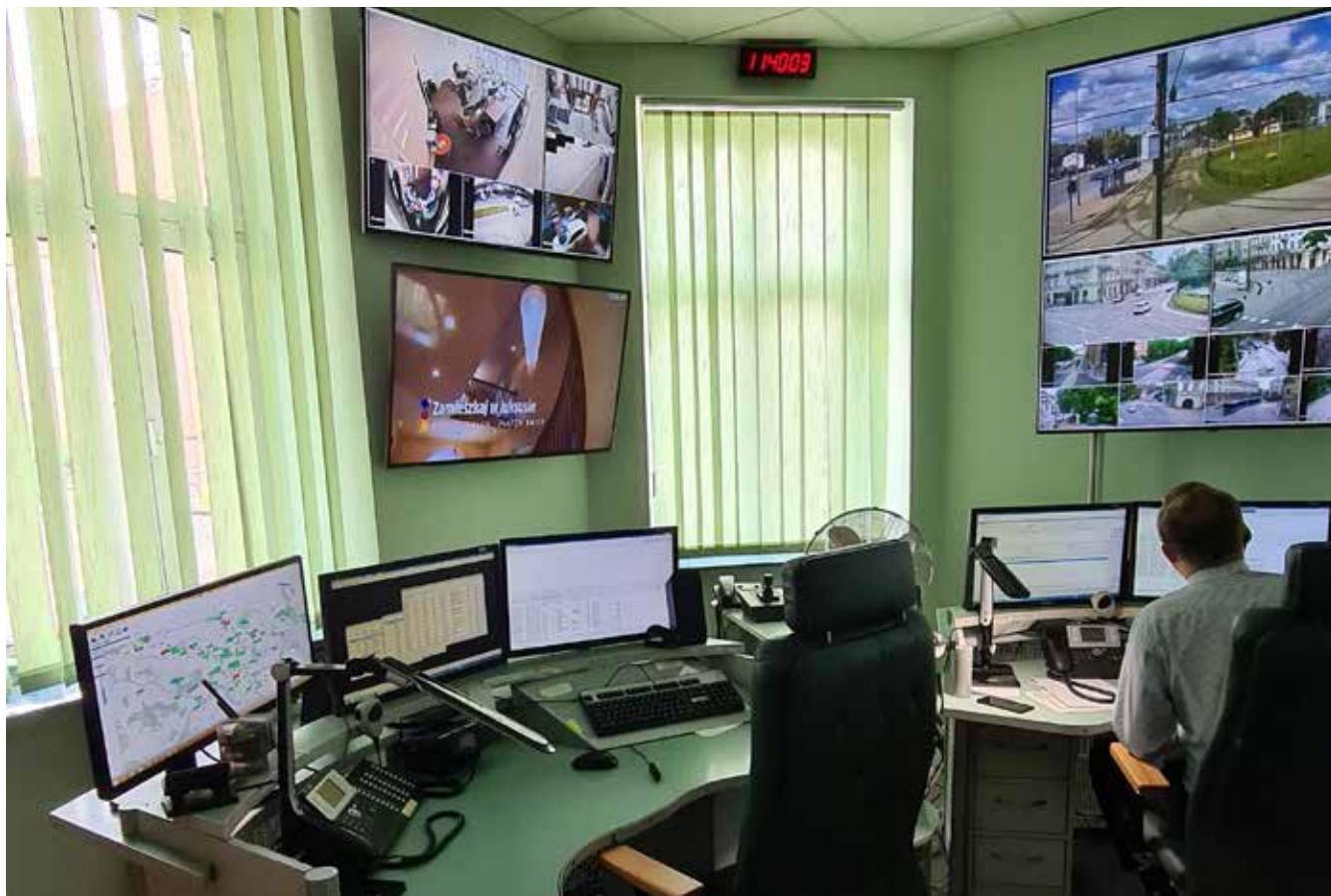
Obecny widok Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK

Ze względów bezpieczeństwa Główna Dyspozytornia Ruchu MPK obecnie jest rozdzielona na dwie lokalizacje. Jedna część – obsługująca trakcję autobusową pozostała w historycznej siedzibie przedsiębiorstwa, natomiast druga, do której zadań należy nadzór nad ruchem tramwajowym została przeniesiona do budynku na ul. J. Brożka 3. Oprócz tego na terenie przyległym do biurowca powstała rezerwowa dyspozytornia jako tzw. backup. Czasy w jakich przyszło nam obecnie funkcjonować powodują, że dla nietypowych problemów muszą powstawać nietypowe rozwiązania. W przypadku pandemii należy raczej zakładać te najgorsze scenariusze i do ich realizacji się przygotowywać.

Warto zauważyć, że nie jest to pierwsza przeprowadzka Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK. Pamięć autora sięga czasów, kiedy serce Przedsiębiorstwa znajdowało się na ul. św. Wawrzyńca 15. Tam, jeszcze w kłębach dymu papierosowego, za pomocą prostych środ-

ków technicznych jak analogowy radiotelefon czy też zwykły telefon stacjonarny odbywało się sterowanie ruchem całej komunikacji miejskiej. Oprócz dyspozytorów, na terenie miasta, w Punktach Kontroli Ruchu, rozmieszczona była cała siatka tzw. regulatorów, którzy troszczyli się o kursowanie konkretnych, przyjeżdżających na daną końcówkę linii autobusowych i tramwajowych. Do dyspozycji mieli oni jedynie tzw. telefon ruchowy. Nikt wtedy nie myślał o komputerach, łączności cyfrowej itp. Takich udogodnień jeszcze nie było.

Potem przyszedł czas przeprowadzki do sąsiedniego budynku, czyli do miejsca gdzie w chwili obecnej znajduje się Główna Dyspozytornia Ruchu MPK na ul. św. Wawrzyńca 13. Stąd przez długie lata nikt nawet nie próbował przenosić dyspozytorni. W tym roku znalazł się taki śmiałek – mały, niewidoczny gołym okiem, ale bardzo podstępny – wirus COVID-19. Zarówno dyspozytorzy ruchu, jak ich przełożeni zastanawiali się jak popularnie nazywana „główna” będzie funkcjonować w dwóch



Główna Dyspozytorna Ruchu MPK przed remontem

oddalonych od siebie lokalizacjach. Życie pokazało, że mimo obaw nie ma większych problemów. Narzędzia informatyczne i teletechniczne powodują, że różne lokalizacje nie generują zakłóceń w działaniu GDR.

Paradoksalnie, dzięki rozdzieleniu trakcji, stworzyła się możliwość przeprowadzenia długo wyczekiwanych prac remontowych w pokojach dyspozytorskich. Oczywiście należy nadmienić, że nie jest to pierwszy remont GDR w ciągu ostatniego 15-lecia, ale pomieszczenia, w których pracuje się w trybie ciągłym przez 24 godziny na dobę wymagają raz na jakiś czas odświeżenia. Dodatkowo meble używane równie często najzwyczajniej w świecie wymagały wymiany. Zwłaszcza przestarzałe, bo przystosowane jeszcze do monitorów kineskopowych pulpity dyspozytorskie.

Podczas przygotowań dokonano przeglądu ofert z zakresu specjalistycznych mebli dedykowanych do 24-godzinnej pracy dyspozytorskiej. Spośród kilku ofert wybrano taką, która łączy ze sobą wysoką funkcjonalność oraz dobry stosunek jakości do ceny.

Mając na celu podniesienie ergonomii pracy wszystkie stanowiska dyspozytorskie zostały wyposażone w zaprojektowane na zamówienie dodatkowe, podwieszane do sufitu, źródła światła. Są one regulowane za pomocą aplikacji zainstalowanej w telefonach komórkowych dyspozytorów. Każdy pojedynczy pulpit posiada „swoją



Tak wyglądało wyposażenie Głównej Dyspozytorni Ruchu MPK w połowie lat 70-tych XX wieku

część” lampy i każda z trzech części może być regulowana oddzielnie. Doświetlenie to cieszy się dużym powodzeniem i jest bardzo intensywnie wykorzystywane. Do zakresu przeprowadzonych prac należało również malowanie ścian oraz wymiana wykładziny na podłodze. Wyremontowane zostały również pomieszczenia koordynatora oraz Głównego Dyspozytora Ruchu. Odświeżono korytarze oraz pomieszczenie socjalne, a także szatnię. ■

MPK S.A. W TROSCE O KOMFORT PROWADZĄCYCH MODERNIZUJE PUNKTY SOCJALNE NA PĘTLACH

Metamorfozę widać w zakresie poprawy warunków socjalnych z których korzystają prowadzący krakowskiego przewoźnika. Poprawa warunków socjalnych jest już od ponad dekady jednym z działań, które prowadzone jest w sposób konsekwentny, przemyślany i zorganizowany.

Również ten rok, mimo pandemii, mimo ograniczeń w życiu społecznym i gospodarczym był kolejnym podczas, którego wyremontowano lub zmodernizowano pomieszczenia socjalne na końcówkach tramwajowych i autobusowych. Odnowione wnętrza zyskały pomieszczenia w PS Prądnik Biały, PS Bieżanów Nowy Autobusy oraz PS Kurdwanów przy ul. Stojałowskiego. Prace budowlano-remontowe zostały również wykonane w PS Kombinat oraz PS Powstańców Wielkopolskich. Natomiast kompleksowej przebudowie został poddany PS Dworzec Towarowy. Pomieszczenie, które było zajmowane przez najemcę zostało zlikwidowane, dzięki czemu wygospodarowano miejsce na osobną damską toaletę. Na pewno korzystanie z udogodnień oferowa-



Wnętrze punktu socjalnego w Białym Prądniku...



i na Dworcu Towarowym

nych w wyremontowanym punkcie socjalnym poprawi komfort pracy oraz wypoczynku.

Oczywiście to nie koniec wysiłków skierowanych w stronę polepszania możliwości złapania oddechu w przerwach pomiędzy wykonywanymi przez motorniczych i kierowców kursami. Nadchodzący rok to kolejne plany remontowe.

Sokrates powiedział: „wypoczynek to największe z dóbr”. Taka maksyma powinna przyświecać wszystkim pracodawcom, którzy chcą poprawić warunki socjalne swoich pracowników. Ktoś powie – przecież to kilka czy kilkanaście minut dziennie, a kanapkę można zjeść w kabinie. Ktoś inny stwierdzi, że przecież kawę można przynieść w termosie. Po co czajnik? Po co mikrofala? Fotel do masażu? Cóż za przesada! Nie dla nas. Te kilka czy kilkanaście minut to nie tylko wypoczynek dla ciężko pracujących prowadzących. Standard w jakiej kierowca i motorniczy organizuje swoją przerwę w pracy to jeden z przejawów szacunku jaki okazuje pracodawca swojemu pracownikowi. I tego się trzymamy! Miłego korzystania! ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

JAK MPK PRZYGOTOWUJE SIĘ DO ZIMY?

MPK S.A. w Krakowie przygotowuje swoje pojazdy kompleksowo do nadchodzącej zimy. W efekcie takiego przeglądu, którego pełna nazwa to „obsługa przygotowania autobusów/tramwajów do okresu zimowego” cały tabor będący w dyspozycji największego krakowskiego przewoźnika ma być skutecznie przystosowany do ujemnych temperatur powietrza. Nie są to czynności robione w sposób chaotyczny czy nieuporządkowany. W konkretnej procedurze znajdują się wysoce specjalistyczna specyfikacja obsługi technicznej, która w autobusach obejmuje m.in.:

- Układ ogrzewania i chłodzenia,
- Urządzenia grzewcze,
- Wymienniki ciepła,
- Układ chłodzenia silnika,
- Sprężarkę,
- Osuszacz powietrza,
- Układ sprężonego powietrza,
- Akumulatory,
- Alternator/y,
- Instalację elektryczną,
- Radiotelefon wraz z instalacją antenową,
- Lusterka zewnętrzne i szyby podgrzewane,
- Układ zasilania,

- Spryskiwacze,
- Wycieraczki,
- Ogumienie,
- Układ zasilania AdBlue.
- W przypadku tramwajów czynności mające na celu przygotowanie do warunków zimowych obejmują sprawdzenie następujących układów:
 - Układ ogrzewania i chłodzenia,
 - Urządzenia grzewcze w tym ogrzewanie oporowe,
 - Ogrzewanie stanowiska motorowego,
 - Urządzenia odmrażacza,
 - Urządzenia odmrażania instalacji pneumatycznej,
 - Układ hamulcowy,
 - Odbierak prądu,
 - Układ piasecznicy,
 - Odwodnienie dachu,
 - Osłony i szczelność skrzyń aparatury i urządzeń,
 - Tabliczki łączeniowe silników trakcyjnych,
 - Instalacja elektryczna,
 - Radiotelefon wraz z instalacją antenową,
 - Akumulatory,
 - Lusterka zewnętrzne,
 - Spryskiwacz,
 - Wycieraczki.



Jak widać pracy nad przeglądem zimowym jest całkiem sporo i warto zauważyć, że przechodzi go całość taboru. Rok w rok! Bez wyjątku. Efektem są niezawodnie kursujące tramwaje i autobusy.

Chociaż może pojawić się pewna nić zwątpienia. Po co to robić? Przecież zimy przypominają coraz bardziej te znane z południa Europy – bez śniegu, stosunkowo ciepłe. Czy jest jakiś sens co roku angażować środki i pracowników do obsługi zimowej? Odpowiedź brzmi TAK! Jak najbardziej. I to nie tylko ze względu na to, że stosowane w Przedsiębiorstwie normy i procedury są tymi z najwyższej półki, ale też dlatego, że zjawiska pogodowe są nieprzewidywalne i po dekadzie w miarę ciepłych zim może przyjść taka jak w 1978 zwana zimą stulecia. Nie chcemy być zaskoczeni. Wolimy co roku, systematycznie przygotowywać się do walki z żywiołem – dla spokoju naszego a przede wszystkim dla pasażerów, którzy liczą na punktualny i komfortowy transport niezależnie od warunków pogodowych. ■

JAK ODDAĆ OSOCZE?

W ostatnich tygodniach jednym z najczęściej poruszanych tematów, w kontekście trwającej walki z panującą epidemią koronawirusa jest ten, dotyczący osocza osób, które pokonały Covid-19, tzw. Ozdrowieńców. Zapewne do każdego z nas, za pośrednictwem serwisów informacyjnych, mediów społecznościowych, czy też podczas codziennych rozmów z bliskimi, dotarły apele o oddanie jakże cennego osocza, niosącego pomoc ludziom, którzy zakażenie wirusem przechodzą w ciężki sposób.

Sam jestem jedną z osób, która kilka tygodni temu otrzymała pozytywny test na obecność koronawirusa w organizmie. Miałem szczęście przejść przez chorobę w sposób bardzo łagodny, jednakże będąc świadomym, że nie u każdego przebieg zakażenia wygląda podobnie, zdecydowałem się na wizytę w Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Krakowie, w celu oddania osocza. Poniżej chciałbym opisać, jak wygląda cały proces donacji, mając nadzieję, że zachęcę tym samym do działania potencjalnych dawców.

Zacznę od przybliżenia warunków, które należy spełnić, aby zostać zakwalifikowanym do poboru osocza.

Dawcami mogą zostać osoby, które:

- przechorowały COVID-19, zostały uznane za wyleczone i czują się zdrowe lub osoby, które przeszły bezobjawowe zakażenie wirusem SARS-CoV-2 – w celu potwierdzenia konieczne jest okazanie pozytywnego wyniku testu na obecność wirusa albo testu na obecność przeciwciał w organizmie,
- zaliczyły okres co najmniej 28 dni od ustąpienia objawów albo 18 dni od zakończenia izolacji,
- są w wieku 18-65 lat,
- spełniają kryteria zawarte w przepisach prawnych określających wymagania ogólne dla dawców krwi i jej składników – dyskwalifikują nas m.in. choroby przewlekłe, choroby tarczycy, tuszczycy, etc. W tym miejscu muszę również zaznaczyć, że kobiety, które kiedykolwiek były w ciąży, szczególnie więcej niż jeden raz – nie będą mogły oddać osocza. Związane jest to z posiadaniem przeciwciał wytworzonych po ciąży, które mogą być szkodliwe dla biorców.

Kolejnym etapem stojącym przed potencjalnym dawcą jest wybór spośród dwóch metod oddania osocza.

Pierwszą z nich jest metoda plazmaferezy, polegająca na pobraniu z żyły krwi za pomocą specjalnej aparatury, która rozdziela i zatrzymuje osocze, a pozostałe ele-

menty komórkowe krwi zwrotnie przetacza krwiodawcy przez to samo wkłucie. Zabieg ten trwa zazwyczaj ok. 30-40 minut, a jego największą zaletą jest fakt, że podczas jednej donacji możliwe jest pobranie ok. 650 ml osocza. Jeśli chcemy skorzystać z tej metody, przed udaniem się do punktu krwiodawstwa powinniśmy zadzwonić na jeden z poniższych numerów telefonów, czynnych od poniedziałku do piątku w godzinach 07:30-16:30 oraz w soboty i niedziele w godzinach 09:00-14:00:00.

663-560-300, 661-926-116

603-697-534

Podczas rozmowy telefonicznej, którą odbywamy z lekarzem, zostanie przeprowadzony wywiad zdrowotny, a jeśli jego wynik zakończy się dla nas pozytywnie zostaniemy umówieni na konkretny dzień oraz godzinę, w którym zostanie od nas pobrane osocze. Niestety muszę Państwa uprzedzić, iż chcąc skorzystać z opisanej powyżej metody należy uzbroić się w wielką cierpliwość. Dodzwonienie na podane wyżej numery nie jest łatwe, a wizyty umawiane są na kilka tygodni do przodu. Pozytywną stroną tych trudności jest fakt, że są one spowodowane dużą ilością osób, chcących zostać dawcami.

Drugim i z pewnością szybszym rozwiązaniem, z którego osobiście skorzystałem, jest oddanie krwi pełnej, z której w późniejszych etapach rozdzielone zostanie osocze, a pozostałe składniki naszej krwi będą wykorzystane w innych celach leczniczych. W przypadku tej metody ilość pobranego osocza będzie niestety znacznie mniejsza.

Chcąc skorzystać z tego rozwiązania, możemy udać się bezpośrednio do centrum krwiodawstwa, pomijając wcześniejszą rozmowę telefoniczną oraz oczekiwanie na wyznaczenie terminu. Jedyne, o czym musimy pamiętać, to zabranie ze sobą dowodu potwierdzającego przebycie zakażenia koronawirusem, o którego okazanie zostaniemy poproszeni, jak również wskazanie w rejestracji, że jesteśmy tzw. „ozdrowieńcami”.

Jeśli wybraliśmy już metodę z której chcemy skorzystać, mamy umówiony termin wizyty lub sami wybraliśmy dzień, w którym pójdziemy oddać krew, powinniśmy poczynić odpowiednie przygotowania do wizyty w punkcie krwiodawstwa. Na 24 godziny przed planowaną wizytą zrezygnujmy z picia alkoholu oraz palenia wyrobów tytoniowych. Zamiast wysiłku wybierzmy wypoczynek, a najlepiej połóżmy się spać trochę wcześniej niż zwykle, by następnego dnia obudzić się w pełni sił. Na śniadanie zalecam wybranie lekkostrawnego i niskokalorycznego posiłku. Pamiętajmy również o odpowiednim nawodnieniu! Jeśli

udajemy się do punktu krwiodawstwa, nie mając wyznaczonego terminu, zabierzmy ze sobą coś, co umili nam czas, ponieważ taka wizyta może potrwać od 2 do nawet 5 godzin, szczególnie w dni okołoweekendowe.

Po przybyciu do punktu poboru krwi udajemy się do rejestracji, gdzie po okazaniu dowodu osobistego lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość, zostaniemy zarejestrowani oraz otrzymamy składający się z kilku stron kwestionariusz osobowy, zawierający pytania dotyczące naszego stanu zdrowia oraz historii przebytych chorób. Po jego wypełnieniu udajemy się do gabinetu zabiegowego, w którym miła pani pobierze od nas niewielką ilość krwi, potrzebnej do wykonania podstawowych badań. Kolejnym etapem jest wizyta u lekarza internisty, który po ocenie ogólnego stanu naszego zdrowia zakwalifikuje nas jako dawców.

Teraz czeka na nas już ten ostatni, najważniejszy etap, którym jest oddanie krwi/osocza. Wszystkich tych, których przeraża sam widok igły, a osobiście zaliczam się do takich osób, uspokajam – nie odczujecie prawie żadnego bólu, ponadto przez cały czas czuwać przy Was będą bardzo miłe panie pielęgniarki pilnujące, by wszystko przebiegło w sposób sprawny i bezpieczny. Sam proces trwa ok. 10 minut, a po jego zakończeniu zostajemy obdarowani niewielką paczką zawierającą różnego rodzaju czekolady. Ponadto, każdy dawca ma prawo do otrzymania zaświadczenia dla pracodawcy, zwalniającego z obowiązku pracy w dniu donacji, dzięki czemu możemy cieszyć się z wolnej części dnia, chociaż i tak najważniejsza i najbardziej radosna jest świadomość, że poświęcając zaledwie kilka godzin swojego czasu, pomogliśmy komuś w trudnej i nierównej walce o zdrowie, a czasem i życie. ■

WŁADYSŁAW MICHALSKI

75 LAT DZIAŁALNOŚCI NAJSTARSZEGO KOŁA PCK

Kiedy Zakładowe Koło PCK i działający w jego ramach Klub „Honorowych Dawców Krwi” PCK rozpoczynały kolejny rok swojej działalności od udziału w kampanii sprawozdawczo-wyborczej w Polskim Czerwonym Krzyżu, nikt nie przypuszczał że wszelkie plany i zamiary zostaną wkrótce zniweczone. W dniu 24.01.2020 r. odbyło się zebranie sprawozdawczo – wyborcze, które wyłoniło nowy Zarząd oraz przyjęło program działania na najbliższe cztery lata. Na początku roku Koło i Klub były współorganizatorami dwóch kwest charytatywnych w specjalnym tramwaju. W dniach 20-23.01.2020 r. w ramach współpracy z Fundacją „Serca Dla Maluszka” zbierano środki na wyjazd na ratującą życie operację do USA dla Kacperka Ryto. 12-miesięczny chłopczyk cierpiał na rdzeniowy zanik mięśni (SMA). Natomiast w dniach 24-28.02.2020 r. kwestą we współpracy z Fundacją Pomocy Rodzinom i Chorym na Mukowiscydozę „Matio” włączyliśmy się w Ogólnopolski Tydzień Mukowiscydozy. 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 Koła i Klubu starał się też utrzymywać w tym niełatwym czasie stały kontakt z długoletnimi krwiodawcami, będącymi już na emeryturach. Nie udało się zorganizować wycieczki dla krwiodawców,

a także kolejnych kwest. Szczególnie zabrakło kwesty na rzecz Dzieci Niewidomych i Słabowidzących z Ośrodka przy ulicy Tynieckiej. W tej sytuacji członkowie Zarządu Koła i Klubu postanowili dokonać symbolicznej wpłaty na rzecz dzieci z Ośrodka w ramach prowadzonej zbiórki na zakup fortepianu. Ponadto w dniu 25.11.2020 r. dostarczyli do Ośrodka 20 paczek „Mikołajowych”, które były przeznaczone dla dzieci które miały występować podczas tradycyjnego spotkania krwiodawców w ramach ogólnopolskich „Dni HDK”, a które nie mogło się odbyć. Ponieważ nie było tradycyjnego spotkania wszelkie odznaczenia były wręczane indywidualnie. Prezes Koła i Klubu – Artur Drożdż został wyróżniony przez Ministra Zdrowia odznaczeniem „Zasłużony Dla Zdrowia Narodu”. Małopolski Oddział Okręgowy PCK wyróżnił odznaczeniami „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi” następujące osoby: I stopnia – Grzegorz Budzowski; II stopnia – Grzegorz Bożek i Justyna Judka; III stopnia – Agnieszka Drożdż, Michał Dura, Magdalena Wójtowicz i Artur Żuchowski. Jedynym akcentem tegorocznych „Dni HDK” jest wydany po raz kolejny kalendarz klubowy, rozprowadzany poprzez Sekcje Klubu w zajezdniach. Nie mogła się odbyć także kwesta na rzecz podopiecznych PCK w Krakowie. Zarząd Koła i Klubu włączył się do organizowanej przed świętami Bożego Narodzenia przez Małopolski Oddział Okręgowy PCK zbiórki żywności i chemii gospodarczej dla podopiecznych PCK w Krakowie. ■

Z KTÓREJ PĘTLI TRAMWAJOWEJ DOSTANIEMY SIĘ NAJSZYBCIEJ W OKOLICE RYNKU GŁÓWNEGO?



Prawidłowo zabudowane miasto powinno mieć szeroko rozbudowaną sieć komunikacyjną. Siatka połączeń powinna być tak zaplanowana i uporządkowana, aby pozwolić pasażerom na poruszanie się po mieście w miarę możliwości najszybszym czasie. W ostatnich numerach Przewoźnika Krakowskiego dowiedzieliśmy się, która z linii autobusowych oraz tramwajowych jest najkrótsza, a która najdłuższa. W poprzednim numerze mogliśmy przeczytać o liniach, które to od czasów swojego powstania zmieniały trasy przejazdu najradziej. Może teraz kilka ciekawostek o pętlach tramwajowych? Czy zastanawiali się Państwo, z której pętli tramwajowej dostaniemy się najszybciej w pobliżu Rynku Głównego oraz Pierwszej Obwodnicy Krakowa, a więc terenu wokół Plant?

Pętle tramwajowe znajdujące się najbliżej centrum:

- Pętla SALWATOR – odległość trasy tramwaju od pętli do przystanku Plac Wszystkich Św. (bezpośrednio linia 1) wynosi 1.910 m (ok. 8 minut) + 200 m pieszo ulicą Grodzką do Rynku, razem: 2.110 m (2,1 km)
- Pętla DWORZEC TOWAROWY – odległość trasy tramwaju od pętli do przystanku Poczta Główna (bezpośred-

nio linia 3) wynosi 2.030 m (ok. 8 minut) + 330 m pieszo ulicą Sienną do Rynku, razem: 2.360 m (2,4 km)

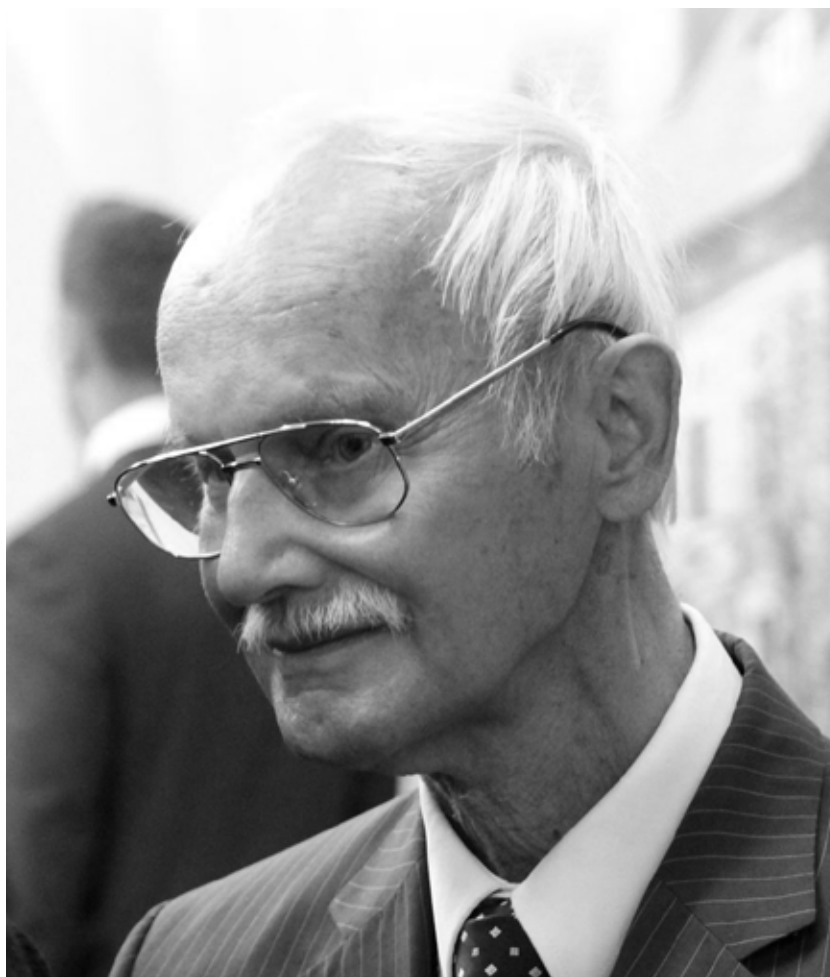
- Pętla CMENTARZ RAKOWICKI – odległość trasy tramwaju od pętli do przystanku Satry Kleparz (bezpośrednio linia 2) wynosi 2.030 m (ok. 9-10 minut) + 470 m pieszo ulicą Sławkowską do Rynku, razem: 2.500 m (2,5 km)
- Pętla CICHY KĄCIK – odległość trasy tramwaju od pętli do przystanku Teatr Bagatela (bezpośrednio linia 20) wynosi 2.550 m (ok. 9 minut) + 300 m pieszo ulicą Szewską do Rynku, razem: 2.850 m (2,8 km)

Dodatkową pętlą znajdującą się w pobliżu Rynku Głównego, jest pętla w układzie ulicznym (ul. Starowiślna – ul. Dajwór – ul. Św. Wawrzyńca – ul. Starowiślna). Odległość trasy tramwajowej od przystanku DAJWÓR do przystanku Poczta Główna wynosi 1.180 m + 390 m przejście pieszo ulicą Sienną do Rynku Gł. – razem: 1.570 m (1,6 km). Pętla DAJWÓR użytkowana jest tylko w sezonie letnim przez Krakowską Linię Muzealną, ale to właśnie ona byłaby historycznie najkrótszą pętlą tramwajowa, z której pasażerowie mogą dostać się na Rynek Główny w Krakowie. ■

ZMARŁ MARIAN DUDEK – WIELOLETNI PRACOWNIK MPK PUBLIKUJEMY WSPOMNIENIA OSÓB, KTÓRE Z NIM WSPÓŁPRACOWAŁY

Był kulturalny, spokojny, ale także wymagający – wspomina Bogdan Żelazo, Dyrektor ds. Operacyjnych

Poznałem Mariana Dudka w 1983 roku, gdy przyszedłem do pracy w MPK. Jako dyrektor Marian Dudek był znany z tego, że po zatrudnieniu pracownika po kilku dniach zapraszał go do siebie, aby zapytać jak mu się w MPK pracuje. W tamtych czasach robiło to nieprawdopodobne wrażenie na szeregowym pracowniku. Już samo znalezienie się w sekretariacie dyrektora było dużym przeżyciem i wiązało się ze sporym stresem. Ja tak też pamiętam swoją wizytę. Bałem się oczywiście tego spotkania, bo nie wiedziałem jak dyrektor się wobec mnie zachowa, czego ode mnie będzie oczekiwał. O dziwo po przekroczeniu progu gabinetu dyrektora Dudka od razu wyczuwało się inną atmosferę od tej z sekretariatu. Było spokojnie, a rozmowa z dyrektorem była konkretna i merytoryczna. Po wyjściu poczułem dużą satysfakcję. Dyrektor potrafił też zaskoczyć swoją obecnością nowego pracownika na jego imieninach. Tak było w moim przypadku, kiedy to po kilku miesiącach pracy dyrektor Dudek przyszedł do mnie złożyć mi osobiście życzenia imieninowe.



Marian Dudek

Do każdego zatrudnionego zwracał się w sposób kulturalny, spokojny, ale jednocześnie był wymagający. Starał się rozwiązywać konflikty, tak aby wysłuchać każdej ze stron.

Pamiętam, że gdy przestał być dyrektorem zatrzymał się w radiowozie przed budynkiem MPK przy ul. św. Wawrzyńca 13 i wykorzystując radiotelefon z wszystkimi się głośno pożegnał i podziękował za współpracę.

Był głęboko wierzący i pamiętam, że to pożegnanie zakończył słowami „Szczęść Boże”. Potem gdy po roku 1990 został dyrektorem Miejskiego Zakładu Napraw Tramwaju nadal miałem z nim kontakt. Potrafił np. zauważyć, że nie było mnie na mszy w Kościele Mariackim odprawianej z okazji podpisania Porozumień Sierpniowych i potem mi to wypomnieć.

Z wielkim żalem wspominam ś.p. Mariana Dudka – pisze Włodzimierz Nazimek, emerytowany, wieloletni pracownik MPK.

Po załatwieniu spraw kadrowych 31 października 1972 roku w sprawie przyjęcia mnie do pracy w Dziale Technicznym Ruchu wyznaczono mi termin spotkania z kierownikiem tegoż działu na 2 września 1972 roku na rozmowę kwalifikacyjną. Tego dnia w godzinach

porannych zgłosiłem się w ówczesnej siedzibie MPK przy ul. św. Wawrzyńca 15. Poinformowałem sekretariat, że jestem umówiony z kierownikiem. Sekretarka powiadomiła go o moim przyjeździe i z pokoju wyszedł sympatyczny mężczyzna zapraszając mnie do siebie. Byłem trochę zdenerwowany, ale zostałem przyjęty bardzo uprzejmie. Kierownik, którym okazał się być Marian Dudek, rozpoczął spokojną rozmowę dotyczącą pracy „instruktora technicznego”. Opisał na czym ta praca polega, wskazał, że te służby pracują wśród kierujących autobusami i tramwajami i że jest się ich przełożonym podczas pracy na linii. Pamiętam, że poruszył też sprawę kultury obsługi pasażerów. Bardzo miło wspominałem tę moją pierwszą rozmowę z Marianem Dudkiem.

Operatywki prowadzone przez niego, w których potem uczestniczyłem razem z kierownikami Regionów Komunikacyjnych, były bardzo merytoryczne, była na nich sympatyczna atmosfera, ale i dyscyplina. Dbał o pracowników, ale też sporo od nich wymagał.

Po kilku dniach mojej pracy zostałem zaproszony do kierownika Dudka. Zostałem przyjęty bardzo serdecznie. Pytania dotyczyły szczegółów mojej pracy – jakie mam problemy, kłopoty, jak w ogóle układa mi się praca. Był to dla mnie szok. Pomimo dziesięcioletniego stażu w dwóch innych zakładach taka sytuacja nie miała miejsca. Wyszedłem z tej rozmowy z satysfakcją.

Marian Dudek był człowiekiem bardzo dostępnym, grzecznym, kulturalnym, był wręcz przyjacielem pracownika. Służył radą w problemach zawodowych i osobistych. Jak wynikało z jego postawy i prowadzonych rozmów był człowiekiem głęboko wierzącym.

Po dwóch latach pracy w MPK zostałem przeniesiony na starszego dyspozytora do zajezdni Bieńczyce i moje kontakty z Marianem Dudkiem zostały przerwane. Pozostał kontakt telefoniczny, pamięć o złożeniu życzeń świątecznych. W mojej pamięci pozostał jako wspniany człowiek i przyjaciel.

Uczciwy człowiek, świetny fachowiec – wspomina Krzysztof Nosal, emerytowany pracownik MPK

Miło mi podzielić się wspomnieniami o wspnianym człowieku jakim był śp. Marian Dudek. Tym co go znali, takie określenia jak uczciwy, prawy, rzeczowy, pomagający innym, ale też świetny fachowiec od komunikacji miejskiej i rozwiązań tę komunikację wspomagają – to oczywistość. Tym co nie mieli z nim bezpośredniego kontaktu to te przymioty niewiele powiedzą, bo to wnioski z obserwacji jego postępowania.

Może parę zdarzeń z przeszłości pozwoli lepiej mi przybliżyć tę postać. Zacznę od tego, że osobiście brał udział w nabożeństwach dla pracowników MPK, gdy nie było

Marian Dudek ur. 05.08.1937 r.

Zatrudniony od 01.11.1958 r. do 19.11.1990 r. w MPK Kraków, od 20.11.1990 r. do 01.01.2002 r. – Miejski Zakład Napraw Tramwajów Sp. z o.o. w Krakowie, od 02.01.2002 r. do 31.08.2002 r. MPK S.A. w Krakowie (umowa rozwiązana za porozumieniem stron).

Pracował kolejno jako:

ekonomista, inspektor kontroli ogólnej, starszy ekonomista, zastępca kierownika Wydziału Ruchu, Kierownik Działu Taryfowo-Biletowego, Kierownik Wydziału Zabezpieczenia Ruchu, Asystent dyrektora, a od 01.04.1980 r. – Główny Specjalista ds. Nadzoru Ruchu, od 01.09.1980 r. – p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Ruchu, od 01.04.1981 r. – Zastępca Dyrektora ds. Ruchu, od 01.08.1990 r. – Główny Specjalista ds. Programowania Rozwoju Komunikacji.

Od dnia 01.12.1990 r. po podziale na spółki – Miejski Zakład Napraw Tramwajów w Krakowie – Kierownik Biura Programowania Rozwoju Komunikacji.

Od 01.01.1991 Członek Zarządu MZNT Sp. z o.o.

Od 01.07.1998 r. Prezes Zarządu – Dyrektor Zakładu w MZNT Sp. z o.o.

31.08.2002 przeszedł na emeryturę.

to dobrze widziane przez ówczesne władze. W czasie strajku 13 grudnia 1990 roku, gdy centrale telefoniczne były wyłączone, to strajkujące jednostki MPK miały między sobą kontakt poprzez własną sieć telefoniczną, dzięki m.in. Marianowi Dudkowi. Miał też swój udział w dystrybucji materiałów drukowanych przez Solidarność MPK w Wydziale Łączności.

Jego pasją była historia komunikacji miejskiej ze szczególnym uwzględnieniem krakowskiej. Pamiętam jak przy odbudowie wagonu Zeppelin z Norymbergi osobiście zwracał uwagę na szczegóły, zgodność z oryginalną dokumentacją i dobór materiałów.

To był dobry, rzetelny i uczciwy człowiek – wspomina Wiesław Nowak, prezes zarządu, dyrektor generalny Grupa ZUE S.A.

Śp. Marian Dudek to mój szef i nauczyciel. Dobry, rzetelny i uczciwy człowiek. Pamiętam, jak uczył nas pracować w zespole, szanować zdanie innych, ale równocześnie mieć własne, nawet jeżeli mogłoby być niepopularne. To był człowiek wielkiego ducha, pasjonat komunikacji miejskiej ciągle szukający nowych rozwiązań, które poprawiłyby jakość komunikacji i pracy. Swoją pasją zarażał nas.

„Ważne, żebyś lubił to, co robisz, żeby praca dawała satysfakcję tobie i twoim współpracownikom” – to słowa, które od niego usłyszałem po miesiącu pracy w MPK. To do dzisiaj jest myśl przewodnia, która przyświeca mi w życiu zawodowym. Pracę w MPK rozpocząłem jako stażysta w 1982 roku i pracowałem w nim prawie 10 lat. To ta firma i moi ówcześni szefowie kształtowali mnie jako menadżera. Wiem, że to, czego się w niej nauczyłem, w ogromnej części od śp. Mariana Dudka, pomogło mi w dalszej karierze. ■

RYSZARD WRÓBEL

JANUSZ KUCHARSKI – WSPOMNIENIE WIELOLETNIEGO PRACOWNIKA MPK

Ze smutkiem przyjęliśmy informację z dnia 20 października 2020 roku o śmierci Janusza Kucharskiego, wieloletniego pracownika MPK, naszego kolegi, współpracownika i przełożonego, którego cała kariera zawodowa związana była z komunikacją miejską w Krakowie.

Janusz Kucharski pracę zawodową w naszej firmie rozpoczął 1 lipca 1959 roku po ukończeniu studiów na stanowisku stażysty, a po trzech latach pracy, w 1962 roku objął stanowisko kierownika Zajezdni Taksówek, którą wcześniej organizował. W tym okresie, MPK podlegało dynamicznemu rozwojowi, czego skutkiem była zmieniająca się struktura organizacyjna firmy. Był świadkiem tych zmian, pracując na różnych stanowiskach kierowniczych. W trakcie swej kariery zawodowej, Janusz zajmował stanowiska kierownicze nie tylko w zajezdni taksówek, ale również pracując jako kierownik Oddziału Przygotowania Produkcji, Wydziału Produkcyjno-Remontowego, Zajezdni Autobusowej w Czyżynach, Zakładu Napraw Autobusów, kierownika Zakładu Eksploatacji Autobusów Wola Duchacka i Głównego Mechanika. Z tego okresu został zapamiętany jako osoba zaangażowana i emocjonalnie związana z realizowanym zakresem działalności. Być może, z tego też powodu kierowany był na takie odcinki pracy, gdzie wymagane były wysokie zdolności organizacyjne i wiedza techniczna pozwalająca na pokonywanie bieżących trudności. Potwierdzeniem wysokich zdolności organizacyjnych, może być powierzenie w maju 1965 roku stanowiska kierownika nowo powstającej zajezdni autobusowej w Czyżynach, która tworzona była w dawnym hangarze lotniczym. Przygotowanie nowej zajezdni było zadaniem bardzo trudnym, z uwagi na całkowity brak infrastruktury niezbędnej do eksploatacji autobusów. Konieczna była rozbudowa warsztatów, budowa pomieszczeń socjalnych, kotłowni oraz pozyskanie autobusów. Pierwszymi autobusami zajezdni czyżyńskiej nie były nowe pojazdy, a tylko wycofane wcześniej z użytkowania autobusy SAN-y H-01 oraz uszkodzone Jelcze RTO, a w dalszej kolejności różne odmiany Jelczy i przyczep. Jego zadaniem było utrzymanie zdolności przewozowej tak różnorodnego taboru przy skromnym zapleczu technicznym. Znaczącym etapem pracy Janusza była działalność produkcyjno-remontowa w Wydziale Produkcyjno-Remontowym, a następnie w Zakładzie Napraw Autobusów. W tym okresie dał się poznać nie tylko jako dobry organi-



Janusz Kucharski

zator pracy, ale także inicjator nowych metod technologii napraw, regeneracji części i zespołów. Wówczas był to okres notorycznych braków części do autobusów, których brak kompensowany był wielokrotnymi naprawami, regeneracją lub ich dorabianiem na wzór części oryginalnych. Jako wyróżnienie można uznać powierzenie mu w roku 1980 stanowiska w najnowocześniejszej wtedy zajezdni autobusowej Wola Duchacka, która rozpoczynała eksploatację nowych autobusów produkowanych na licencji Berlieta przez Zakłady Samochodowe w Jelczu.

Oprócz pracy zawodowej, wykazywał swą aktywność również w innych obszarach, działając w ówczesnych organizacjach społecznych i zawodowych. Za swą działalność zawodową i społeczną był wielokrotnie wyróżniany odznaczeniami państwowymi, resortowymi, stowarzyszeniowymi i zakładowymi, w tym Brązowym Krzyżem Zasługi.

Kolejnym etapem Jego pracy zawodowej, było prowadzenie działu Głównego Mechanika. Oprócz prowadzenia bieżącej koordynacji działalności zaplecza, do Głównego Mechanika należało wyposażanie budowanej zajezdni autobusowej przy ulicy Łokietka w maszyny i urządzenia warsztatowe.

U schyłku swej kariery zawodowej swe doświadczenia wykorzystał przy organizacji i działalności sekcji historycznej, na bazie której powstało Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Po zakończeniu pracy zawodowej poświęcił się działalności historycznej związanej z komunikacją miejską w ramach Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji i Krakowskiego Towarzystwa Ochrony Zabytków Techniki. ■

NOWA TARYFA BILETOWA



W związku ze wzrostem kosztów utrzymania komunikacji miejskiej spowodowanym panującą pandemią koronawirusa i zmniejszeniem wpływów ze sprzedaży biletów Rada Miasta Krakowa przyjęła uchwałę podwyżek cen na przejazdy komunikacją miejską. Nowe, wyższe stawki zaczną obowiązywać o 1 lutego 2021 roku. Za bilet 20-minutowy zamiast 3,40 zł pasażerowie zapłacą 4 zł. Zlikwidowany zostanie bilet 50-minutowy, w którego miejsce pojawi się bilet 60-minutowy za 6 zł. Natomiast za bilet 90-minutowy pasażerowie zapłacą 8 zł, a nie jak do

tej pory 6 zł. Utrzymany zostanie miesięczny bilet na jedną linię w I strefie za 54 zł dla mieszkańców, a 80 zł dla osób bez Karty Krakowskiej. Z kolei bilet miesięczny mieszkańca, posiadającego Kartę Krakowską, czyli płacącego w mieście podatki, na wszystkie linie w I strefie będzie kosztować 80 zł. Dla osób niepłacących podatków w Krakowie jego cena wyniesie 148 zł. Nowością jest bilet półroczny, który będzie można kupić w cenie 420 zł. Za pierwsze pięć miesięcy opłata wyniesie po 80 zł za miesiąc, a szósty miesiąc ma kosztować 20 zł. W cenniku pojawi się także bilet miesięczny dla osób bezrobotnych w cenie 50 zł. ■

MAŁGORZATA RZYCZNIK, MAREK GANCARCZYK

Z KOŁĘDOWEGO TRAMWAJU MPK DO THE VOICE OF POLAND

Anna Gąsienica-Byrcyn, finalistka ostatniej edycji The Voice of Poland to jednocześnie jedna z artystek śpiewających w ostatnich latach w kołędowym tramwaju organizowanym przez MPK S.A. w Krakowie. Anna jest absolwentką Państwowej Ogólnokształcącej Szkoły Muzycznej II st. im. F. Chopina w Krakowie.

Przejazd specjalnie ozdobionego tramwaju odbywał się od kilku lat w pierwszym tygodniu stycznia (najczęściej 6 stycznia w Święto Trzech Króli). Do wspólnego śpiewania kołęd w środku kursującego przez Kraków tramwaju zapraszaliśmy mieszkańców miasta oraz dzieci i młodzież wraz ze swymi opiekunami z różnych placówek i instytucji. Ostatnio na pokładzie tramwaju kołеды śpiewali m.in. wychowankowie Zespołu Szkół i Placówek pn. „Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących” w Krakowie mieszczącego się przy ul. Tynieckiej oraz dzieci i ich opiekunowie z Fundacji Autyzm Up ze Zdzieszawic.



W tym roku z powodu pandemii SARS-COV-2 wydarzenie nie będzie organizowane. ■

MAREK GANCARCZYK

KONKURS NA NAJLEPSZĄ STACJĘ OBSŁUGI MPK

1.12.2020 r. odbyło się podsumowanie Konkursu o tytuł najlepszej Stacji Obsługi w zakresie BHP – edycja Wiosna-Lato 2020. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną spotkanie to odbyło się w formie zdalnej w ograniczonym gronie. Miło nam poinformować Państwa, że I miejsce zajęła Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, II miejsce Stacja Obsługi i Remontów natomiast III miejsce Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Pragnę nadmienić, że w związku z pandemią została ograniczona liczba osób komisji dokonującej ocen, a także został zmodyfikowany regulamin, gdzie obecnie na ocenę wpływa zastosowanie środków zapobiegających zarażeniu się koronawirusem przez pracowników. Jak widać w podsumowaniu rywalizacja była bardzo wyrównana – zwłaszcza jest to widoczne w klasyfikacji pomiędzy miejscami od II a V. W związku z zakończeniem edycji Konkursu Zarząd MPK S.A. przyznał nagrody pieniężne dla SO zajmujących miejsca od I do III. ■



MPK S.A. W KRAKOWIE PO RAZ 20. PRZEDSIĘBIORSTWEM FAIR PLAY



W piątek, 27 listopada 2020 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie po raz 20. otrzymało tytuł i certyfikat „Przedsiębiorstwa Fair Play”.

Dodatkowo krakowski przewoźnik jako jedyne przedsiębiorstwo transportowe w Polsce został wyróżniony nagrodą specjalną – za szczególną działalność proekologiczną. Kapituła przyznająca tę nagrodę zwróciła uwagę na konsekwentne zmniejszanie wpływu na środowisko naturalne oraz ograniczanie emisji poprzez stosowanie przez MPK S.A. nowoczesnych rozwiązań z zakresu transportu publicznego. Przypomnijmy, że w Krakowie już od 2018 roku wszystkie autobusy spełniają co najmniej normę emisji spalin Euro 5. W taborze krakowskiego przewoźnika jest już 28 autobusów elektrycznych. W 2021 roku do Krakowa zostanie dostarczonych 50 przegubowych autobusów elektrycznych, które będą kursować przez Aleje Trzech Wieszczów, a więc w rejonie gdzie normy zanieczyszczenia powietrza są przekraczane najczęściej.

MPK S.A. w Krakowie otrzymało także nagrodę „Semper Fidelis” dla firmy, która nieprzerwanie od 20 lat zdobywa wyróżnienia w programie Fair Play.

MPK S.A. otrzymując tytuł Fair Play zostało docenione za etyczne postępowanie na co dzień w relacjach z pracownikami, klientami i kontrahentami, a także za udział w przedsięwzięciach prospołecznych i dużą troskę o środowisko naturalne.

Przypomnijmy, że „Przedsiębiorstwo Fair Play” jest ogólnopolskim programem, w którym co roku, już od 22 lat oceniane są wszystkie aspekty działalności firm, nie tylko jego wyniki ekonomiczne ale także sposób i styl prowadzenia przedsiębiorstwa. Program ten ma na celu promowanie etyki w działalności gospodarczej rozumianej jako właściwe zarządzanie relacjami z różnymi interesariuszami firmy. Ideą programu jest zachęcenie wszystkich firm w Polsce do zachowań etycznych i wprowadzenia stosownych zmian nie tylko w wewnętrznej organizacji pracy, ale także do kształtowania pozytywnych relacji ze społecznością lokalną oraz dbałości o środowisko naturalne.

Warto zaznaczyć, że krakowski przewoźnik w programie uczestniczy od 2001 roku za każdym razem uzyskując tytuł „Przedsiębiorstwa Fair Play”. ■

JUSTYNA MIERZWA

ŚWIĄTECZNY TRAMWAJ Z ŻYCZENIAMI



Tramwaj ze świątecznymi życzeniami kursował m.in. na linii nr 8

Nie mogło zabraknąć i w tym roku specjalnej dekoracji świątecznej na naszym tramwaju, do której już przyzwyczailiśmy naszych podróżujących krakowian i turystów. Pomysł zrodził się osiem lat temu, kiedy to w 2013 r. wyjechał po raz pierwszy na linię czerwony wiedeński wagon E1 o numerze 101.

Wówczas przez dwa lata z rzędu składaliśmy życzenia naszym pasażerom eksponując na zewnątrz kolorowe lampki, a wewnątrz choinkę, pod którą Mikołaj wręczał dzieciom prezenty.

Od 2015 roku rolę tę przejął tramwaj niskopodłogowy, na którym mogły pojawić się świetlne życzenia o treści Wesołych Świąt Bożego Narodzenia życzy MPK S.A. w Krakowie. Były one prezentowane na różnych tłach, gdyż tramwaj przed ich nałożeniem oklejany był specjalną kolorową folią: niebieską w 2015, zieloną w latach 2016-2018 i czerwoną w 2019 roku. W tym roku Świąteczny Tramwaj jest w barwach miejskich.

Prace nad jego przygotowaniem trwały jak zwykle kilkanaście dni. Na tramwaju poza napisem zamontowane



Mikołaj wyjątkowo do Szpitala Specjalistycznego im. S. Żeromskiego przyjechał elektrycznym radiowozem



Dzieci były bardzo zadowolone z odwiedzin Mikołaja

W tym roku na ulice Krakowa wyjedzie również wyjątkowy skład zabytkowych wagonów technicznych ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej. Kursy lokomotywy tramwajowej z lat 20. XX wieku wraz z doczepionym wagonem technicznym będą okazją do złożenia w ten nietypowy sposób życzeń dla mieszkańców przez MPK S.A. i Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Na pokładzie doczepnego wagonu technicznego są eksponowane udekorowane choinki.

zostały również inne świetlne ozdoby, a nad oknami kolorowe lampki. Tak przygotowany tramwaj do tej pory swój pierwszy kurs rozpoczynał zawsze 6 grudnia, a pierwszymi jego pasażerami byli Mikołaje. Wsiadali oni do tramwaju w liczbie odpowiadającej latom istnienia komunikacji miejskiej. Ich podróż rozpoczynała się na pl. Wszystkich Świętych, skąd zabierali prezenty i życzenia od Prezydenta Krakowa, a następnie zawozili jedzieciom do Szpitala Specjalistycznego im. S. Żeromskiego. Tym razem, w jubileuszowym 145-tym roku funkcjonowania komunikacji miejskiej, sytuacja epidemiologiczna nie pozwoliła na zaproszenie Mikołajów do świątecznego tramwaju. Jeden z nich znalazł

jednak sposób, aby spełnić swoją misję i dotarł do szpitala z workiem prezentów elektrycznym radiowozem z inspektorem ruchu MPK. Wśród prezentów dla chorych dzieci były nie tylko słodycze, ale także modele tramwajów i autobusów do samodzielnego składania, gry memo z zabytkami Krakowa oraz upominki i kartki z życzeniami od Prezydenta Miasta Krakowa.

Podobnie jak w poprzednich latach przejazd z upominkami do szpitala im. S. Żeromskiego został przygotowany wspólnie przez MPK S.A. w Krakowie, Urząd Miasta Krakowa, firmę Artim oraz Zespół Szkół Rzemiosła i Przedsiębiorczości Małopolskiej Izby Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Krakowie.

Wyjazd oświetlonego tramwaju na regularne linie cieszy się nieustannie zainteresowaniem przechodniów i pasażerów. Wiele osób robi mu zdjęcia i nagrywa filmy. Mamy nadzieję, że w tym roku zdominowanym przez pandemię SARS-CoV-2 kursy tego tramwaju przyniosą mieszkańcom radość i wywołają uśmiech. ■

PIOTR KULA

KALENDARIUM

04.10.2020 r. godz. 12:06

Ulica Basztowa z powodu silnego wiatru zwalone drzewo poważnie uszkodziło sieć trakcyjną powodując zatrzymaniem ruchu tramwajowego i autobusowego na czas naprawy. Zatrzymanie trwało 238 minut.

08.10.2020 r. godz. 7:05

Ulica Dietla przy Orzeszkowej zatrzymanie ruchu tramwajowym w obu kierunkach z powodu zerwania sieci trakcyjnej. Naprawa trwała 63 minuty.

10.10.2020 r. godz. 17:10

Ulica Basztowa przy pl. J. Matejki zatrzymanie ruchu tramwajowego w obu kierunkach – manifestacja przeciwników obostrzeń wprowadzonych przez rząd RP w związku z epidemią SARS-CoV-2. Zatrzymanie trwało 42 minuty.

14.10.2020 r. godz. 14:00

Skrzyżowanie ulic Półtangi, Ch. Botewa, Śliwiaka przewrócona ciężarówka – ogromne korki. Opóźnienia na liniach 123, 125, 158, 163, 221, 264 sięgały od 60 do 120 minut

14.10.2020 r. godz. 20:05

Ulica Mogilska kierunek Rondo Czyżyńskie zatrzymanie ruchu tramwajowego – wypadek tramwaju linii 10 z samochodem marki Honda. Zatrzymanie trwało 69 minut.

20.10.2020 r. godz. 4:58

Ulica Długa kierunek Basztowa zatrzymanie ruchu tramwajowego z powodu źle zaparkowanego samochodu ciężarowego. Zatrzymanie trwało 87 minut ze względu na utrudnienia przy załadunku pojazdu na holownik.

23.10.2020 r. godz. 13:58

Ulica Rakowicka kierunek Salwator zatrzymanie ruchu tramwajowego – na torowisku stoi zaparkowany z załączonymi światłami awaryjnymi samochód marki Citroen. Zatrzymanie trwało 42 minuty.

25.10.2020 r. godz. 13:50

W związku z protestami związanymi z obroną praw kobiet w centrum Krakowa wystąpiły liczne zatrzymania i utrudnienia na ulicach w centrum Krakowa! Zatrzymania trwały do około godziny 16:00, natomiast utrudnienia nimi spowodowane do godzin wieczornych.

30.10.2020 r.

W związku z epidemią SARS-CoV-2 Polski Rząd podjął decy-

zję, że w roku 2020 r. w dniach 30.10.-1.11 cmentarze w Polsce pozostaną zamknięte aby nie eskalować liczby zakażeń! „Najstarsi pracownicy MPK” nie pamiętają takiego przypadku, żeby coroczna akcja „Cmentarz” została odwołana!

10.11.2020 r. godz. 9:22

Ulica Zawia zatrzymanie w obu kierunkach spowodowane awarią samochodu ciężarowego. Autobusy linii 201,204,233 i 451 skierowane na trasy objazdowe. Zatrzymanie trwało 95 minut.

11.11.2020 r.

W nocy z 11 na 12 listopada do Krakowa na specjalnej lawecie dotarł norymberski wagon „Zeppelin” z początku XX wieku, który był eksploatowany w Krakowie od 1941 roku do początku lat 70-tych XX wieku. Wraca do stolicy Małopolski, aby po raz drugi przejść renowację w Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A..

14.11.2020 r.

W dniach 14-26 listopada pasażerowie korzystający z usługi TELE-BUS mogli skorzystać i ocenić możliwości elektrycznego autobusu Automet MiniCity Electric, który przyjechał na dwutygodniowe testy. Pojazd ma 8 m długości i może przewozić 22 pasażerów w tym 13 na miejscach siedzących.

18.11.2020 r.

Dokładnie 10 lat temu w czwartek, 18 listopada 2010 roku została uruchomiona nowa linia tramwajowa do Małego Płaszowa. Uruchomienie tej linii zdecydowanie ułatwiło życie mieszkańcom tej części naszego miasta.

19.11.2020 r.

Miejscy radni przegłosowali zmiany w taryfie cen biletów za korzystanie z transportu publicznego. Zmiany wejdą w życie od lutego 2021r.

20.11.2020 r. godz. 8:37

Ulica Długa kierunek Basztowa zatrzymanie ruchu tramwajowego z powodu źle zaparkowanego samochodu marki Skoda Superb – zabrany na lawetę. Zatrzymanie trwało 47 minut.

11 i 14.12.2020 r.

Realizacja filmu świątecznego MPK S.A. na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Do powstania filmu ponad 20 autobusów oraz holownik i radiowozy inspektorów ruchu MPK zostały ułożone w kształcie choinki. Film został opublikowany na profilu MPK S.A. na Facebooku i na youtube.pl ■

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Wagon techniczny do odśnieżania

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

Specjalne wagony techniczne służące do walki ze skutkami śnieżyc wprowadzone zostały już w pierwszym roku funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Ich w zasadzie jedynym celem było i nadal jest usuwanie śniegu z torowisk. Przez niemal cały rok stoją niewykorzystane, ale przy dużych opadach śniegu ich działanie jest niezbędne do utrzymania ruchu pojazdów szynowych.

Wszystkie wagony odśnieżne dla Krakowa wybudowane zostały własnymi siłami. Do przebudowy wykorzystywano wycofane z ruchu wagony przewożące do niedawna pasażerów. W 1971 roku do budowy wagonu odśnieżnego wykorzystano prototypowy zmodernizowany wagon o numerze 9. W miejsce dotychczasowego pomostu zamontowano wirnik wyposażony w ruchome elementy metalowe. Napędzany własnym silnikiem, przerobionym z silnika trakcyjnego tramwaju. Za pomocą przekładni pochodzącej z napędu Stara 28 rotujący wirnik jak zamiatarka odrzuca śnieg na bok. Obsługa wirnika miała możliwość sterowania wysokością umieszczonej nad szyną szczotki. W następnych latach zbudowano kolejne pługi różniące się między sobą nieco wyglądem i wyposażeniem, ale działające na identycznej zasadzie.

Małe opady śniegu występujące od kilku lat sprawiają, że rzadko możemy zobaczyć tego typu pojazdy w ruchu, niemniej muszą one być sprawne by w każdej chwili mogły być wykorzystane w przypadkach obfitych opadów śniegu. Wagon stacjonuje w zajezdni Podgórze i choć od jego przebudowy minęło już prawie 50 lat, wagon jest nadal sprawny i sporadycznie wykorzystywany w ruchu, głównie na terenie zajezdni.



Żuraw samochodowy – Star 266 DS-0125K

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

Samochód specjalny (żuraw samochodowy) został zbudowany w 1988 roku na bazie modelu „Star” 266, na zamówienie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie. Finalny pojazd został oznaczony jako 266 DS-0125K. Zabudowa żurawia została wykonana przez Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych. Podczas wieloletniej eksploatacji pojazd wykorzystywany był przy podnoszeniu wykolejonych wagonów tramwajowych. Specjalna konstrukcja żurawia pozwalała na podnoszenie wagonów bezpośrednio pod siecią trakcyjną. W przypadku zablokowania osi wagonu, możliwe było także jego holowanie, po wstawieniu zablokowanego zestawu kołowego na rolki transportowe.

Jako pojazd ratowniczy utrzymywany był w ciągłej pełnej sprawności technicznej.

Obecnie jest to pojazd zabytkowy. Po przeprowadzonym w 2020 roku remoncie pojazd przywrócony do pełnej sprawności. W trakcie remontu wykonanego przy zachowaniu oryginalnego silnika, zawieszenia i nadwozia, przywrócono stan techniczny na podstawie zachowanej dokumentacji i ówczesnych rozwiązań technicznych. Stacjonuje na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka.

Dane Techniczne:

.....
Czas powstania: 1988 rok

Długość: 6.820 mm

Szerokość: 2.500 mm

Wysokość: 2.660 mm

Rozstaw osi 2.990 mm

Ciężar: 12.350 kg

Napęd: Silnik FSC Starachowice, spalinowy wysokoprężny, typ 359 M, rzędowy, 4-cylindrowy, o pojemności skokowej 6.482 cm³, mocy 149,6 KM

Skrzynia biegów: manualna typu S5-45, synchronizowana, 5 stopniowa

Układ hamulcowy: dwuobwodowy, pneumatyczny

Koła: 12.00 R20



Wagon techniczny do odśnieżania

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne



Żuraw samochodowy – Star 266 DS-0125K

Seria: Krakowskie pojazdy techniczne

