

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 4 (81) 2021
październik – grudzień



W numerze:

Relacja z parady zabytkowych
i współczesnych pojazdów MPK

Zakończenie dostaw
50 Lajkoników

Zbierz kolekcję kart
z pojazdami krakowskiego MPK –
w tym numerze karty
z zabytkowym autobusem
i przyczepą



[instagram.com/mpk_krakow/](https://www.instagram.com/mpk_krakow/)

ponad **7 000**
obserwujących



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie

NOWE TRAMWAJE TRAFIAJĄ DO NOWEJ HUTY

Podczas jednego z sierpniowych weekendów na terenie zajezdni Nowa Huta powstały przepiękne zdjęcia z lotu ptaka, na których widać nowe Lajkoniki. To właśnie do tej zajezdni trafiła większość z nich, bo w sumie 35 z 50 zamówionych. Warto przyrzeć się tym zdjęciom, które publikujemy w tym numerze, także dlatego, że widać na nich jak bardzo zmieniła się stacja obsługi tramwajów w tej części miasta. Nowe tory, budynek myjni – to wszystko powstało z myślą o nowych tramwajach, które w coraz większej liczbie trafiają właśnie do Nowej Huty. Nawet konferencja prasowa poświęcona wysłaniu do ruchu 50. Lajkonika odbyła się w tej części miasta – na pętli Mistrzejowice.

Mieszkańcy tej dzielnicy na pewno zauważyli jak bardzo dostawy Lajkoników wpłynęły na krakowski transport. To oni na liniach 9 i 14, odjeżdżających z Mistrzejowic, mogą korzystać z tych wygodnych i nowoczesnych niskopodłogowych wagonów. Dla osób z ograniczoną mobilnością

najważniejsza jest w nich niska podłoga, z kolei w okresie letnim z pewnością wszyscy docenią klimatyzację.

W numerze piszemy jednak nie tylko o nowych pojazdach, ale także o dwóch aplikacjach przygotowanych przez MPK S.A dla pasażerów. Jedna pozwala na zakup każdego biletu okresowego z taryfy biletowej bez konieczności szukania automatu czy Punktu Sprzedaży Biletów, druga umożliwia zamówienie Tele-busa. Zachęcam do pobrania obu tych aplikacji.

To wydanie „Przewoźnika Krakowskiego” jest w sporej części poświęcone naszym pracownikom. Piszemy o tych najlepszych – zwycięzcach w konkursie „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, o tych, którzy ratowali zdrowie i życie innym oraz liderach jakości, czyli najbardziej solidnych i pracowitych kierowcach, motorniczych i inspektorach ruchu MPK. Gratuluję każdej z tych osób nie tylko profesjonalizmu, ale także tak rzadkiej dzisiaj umiejętności – dostrzegania drugiej osoby potrzebującej pomocy. Zachęcam do lektury.

*Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”*

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

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

Fotografia na okładce:

Nowe Lajkoniki na terenie Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta

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:

Nowe tramwaje trafiają do Nowej Huty <i>Marek Gancarczyk</i>	5
50. Lajkonik wyjechał na linię nr 9 <i>Jacek Kołodziej</i>	8
Wagony GT8S już tylko z niską podłogą <i>Marek Gancarczyk</i>	8
Konkurs na najlepszego kierowcę, motorniczego, inspektora i mechanika <i>Marek Gancarczyk</i>	10
Jak szybko zahamuje tramwaj? <i>Marek Gancarczyk</i>	12
Najlepsi kierowcy, motorniczowie, inspektorzy ruchu i mechanicy MPK otrzymali specjalne odznaki <i>Marek Gancarczyk</i>	13
MPK S.A. w Krakowie najlepszym pracodawcą 2020 roku <i>Marek Gancarczyk, Tomasz Bałabański, Tomasz Łukasik, Joanna Świt, Kamila Żądło, Filip Kosmala</i>	14
O różnych źródłach energii dla krakowskich autobusów i tramwajów <i>Marek Gancarczyk</i>	15
Jak kupić bilet i jak podróżować komunikacją miejską w Krakowie? Poradnik dla studentów I roku <i>Marek Gancarczyk, Adam Truskowski</i>	16
Nowa bezpłatna aplikacja do zamawiania Tele-busa <i>Marek Gancarczyk, Adam Truskowski</i>	19
Krótsze niż zwykle wakacje w komunikacji miejskiej <i>Krzysztof Francuz</i>	20
Nowe linie w komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej <i>Krzysztof Francuz</i>	21
Parada zabytkowych i współczesnych pojazdów przejechała ulicami Nowej Huty <i>Marek Gancarczyk</i>	22
Moim celem zawsze była poprawa warunków pracy wszystkich zatrudnionych w MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	27
Krakowska Zbiórka Żywności w miejskich instytucjach <i>Justyna Mierzwa</i>	30
Wakacyjna akcja szczepień w autobusie elektrycznym <i>Katarzyna Sadowska</i>	31
Kolejne punkty socjalne dla prowadzących zostały wyremontowane <i>Michał Wójtowicz</i>	32
Defibrylator jest już dostępny na pętli Czerwone Maki P+R <i>Marek Gancarczyk</i>	33
Nowy elektryczny radiowóz inspektorów ruchu MPK <i>Maciej Machniewicz</i>	34
Dewastacje krakowskich przystanków <i>Michał Wójtowicz</i>	35
MPK S.A. z kolejnymi certyfikatami ISO <i>Urszula Łydek</i>	36
Pracownicy MPK biegają <i>Marek Gancarczyk</i>	37
Na zastężoną emeryturę przeszedł nasz kolega Stanisław Jurga <i>Jan Macała</i>	38
Trzech wieloletnich inspektorów ruchu odchodzi na emeryturę <i>Michał Wójtowicz</i>	39
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	41
Fotozabawa <i>Jerzy Maszewski</i>	42



MAREK GANCARCZYK

50. LAJKONIK WYJECHAŁ NA LINIĘ NR 9



Obecnie już ok. 75 proc. tramwajów w Krakowie posiada niską podłogę, ponad 60 proc. jest wyposażonych w klimatyzację.

50. Lajkonik wyjechał 7 września 2021 roku na linię nr 9, łączącą nowohuckie Mistrzejowice z Nowym Bieżanowem. Zastąpił skład wysokopodłogowych tramwajów E1 i c3. Po zjeździe do zajezdni ten właśnie skład zostanie przeznaczony do kasacji.

Dostawy 50 nowoczesnych tramwajów Lajkonika zdecydowanie poprawiały komfort podróży szczególnie dla mieszkańców nowohuckich Mistrzejowic, rejonu ronda Kocmyrzowskiego i al. Pokoju. Lajkoniki już od wielu miesięcy można bowiem spotkać nie tylko na linii nr 9, ale także na linii nr 14, której trasa prowadzi z Mistrzejowic do Bronowic przez al. Pokoju. – *Dostawa 50 Lajkoników zdecydowanie poprawiła komfort podróży pasażerów, szczególnie tych starszych i poruszających się na wózkach. Dziękuję wszystkim osobom zaangażowanym*

w realizację tego kontraktu – powiedział podczas prezentacji Andrzej Kulig, zastępca Prezydenta Krakowa. Na pamiątkę zakończenia kontraktu Andrzej Kulig odstąpił także na prezentowanym na pętli w Mistrzejowicach Lajkoniku specjalnie przygotowaną naklejkę, która ma przypominać, że jest to 50. Lajkonik.

Wszystkie nowe niskopodłogowe tramwaje mają długość 33,4 metra i szerokość 2,4 m. Całkowita pojemność pojazdu to 225 osób, w tym 82 miejsca siedzące. Dwa tramwaje z tej dostawy jako pierwsze w Polsce zostały wyposażone w innowacyjny system, umożliwiający jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej (pozostałe wagony będą miały instalację umożliwiającą zamontowanie tego systemu w przyszłości). Takie rozwiązanie umożliwia jazdę tramwajom na odcinkach niezelektryfikowanych lub w przypadku awarii sieci trak-



Wraz z dostawami nowych wagonów modernizowana jest Stacja Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie. Stacjonuje tam 35 Lajkoników.



Na pamiątkę zakończenia kontraktu wiceprezydent Andrzej Kulig odstąpił także na prezentowanym na pętli w Mistrzejowicach Lajkoniku specjalnie przygotowaną naklejkę

cyjnej. Testy tego rozwiązania zaczęły się już w grudniu 2020 roku i były prowadzone w ścisłym centrum miasta.

– Wyjazd 50. Lajkonika na krakowskie tory stanowi symboliczne zakończenie realizacji pierwszej umowy na dostawę 50 nowoczesnych tramwajów produkcji Stadlera, które mieliśmy zaszczyt realizować. Bardzo dziękuję Panu Prezydentowi oraz Zarządowi i Pracownikom MPK za konstruktywną współpracę w niełatwym dla wszystkich okresie pandemii. Cieszę się, że możemy być częścią projektu wymiany pojazdów na krakowskich torach, przyczyniając się tym samym do zdecydowanej poprawy komfortu jazdy. A to przecież nie

koniec, bo Stadler Polska wyprodukuje dla Krakowa kolejnych 60 nowoczesnych i komfortowych tramwajów – powiedział Tomasz Prejs, prezes zarządu Stadler Polska.

– Realizowany w Krakowie projekt wymiany taboru tramwajowego sprawił, że na 18 z 22 funkcjonujących obecnie linii kursują wagony z niską podłogą. Już w przyszłym roku do Krakowa trafią pierwsze z 60 kolejnych nowoczesnych tramwajów typu Lajkonik 2. Dzięki temu niskopodłogowe tramwaje pojawią się na kolejnych liniach, w tym na pewno w Nowej Hucie – podkreślił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.



W prezentacji 50. Lajkonika wzięli udział (od prawej) – Andrzej Kulig, zastępca prezydenta Krakowa, Tomasz Prejs – prezes zarządu Stadler Polska oraz Rafał Świerczyński – prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie



W prezentacji brali udział pracownicy zaangażowani w realizację dostaw nowych tramwajów do Krakowa

Tramwaje są wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów jest zamontowana specjalna platforma, która ułatwia wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach.

Z myślą o użytkownikach smartfonów w pojeździe są porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych oraz gniazdko elektryczne. W wyposażeniu wa-

gonu znajduje się apteczka pierwszej pomocy. Tramwaje są przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwia wykorzystywanie energii hamowania. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewniają z kolei komfortowe warunki pracy dla motorniczych. 35 Lajkoników z 50, które dotarły do Krakowa, stacjonuje w zajezdni Nowa Huta.

Koszt zakupu 50 tramwajów to 364 mln zł. Zakup jest realizowany w ramach projektu unijnego. Dofinansowanie ze środków UE do tego projektu to 124.860.000 zł. ■

WAGONY GT8S JUŻ TYLKO Z NISKĄ PODŁOGĄ



Modernizacja ostatniego wagonu GT8S

W ostatnich dniach lipca 2021 roku do Stacji Obsługi i Remontów MPK S.A. został wprowadzony ostatni do modernizacji ostatni wysokopodłogowy wagon GT8S.

Wagony GT8S rozpoczęły pracę na krakowskich ulicach jesienią 2009 roku. Pierwotnie zostały zbudowane przez firmę Duewag dla przedsiębiorstwa Rheinbahn z Duesseldorfu a po latach pracy zostały odkupione przez MPK S.A. w Krakowie. Krakowianom są bardzo dobrze znane. Choć na co dzień niczym nie wyróżniają się od posiadanych starszych pojazdów to swoje dobre strony pokazują przy remontach torowisk gdy zachodzi potrzeba wykorzystania taboru dwukierunkowego – wagony nie potrzebują pętli do zmiany kierunku jazdy.

Wagony zostały zbudowane według obowiązującego niegdyś kanonu z podłogą umieszczoną wysoko po-

nad główką szyny a do jego wnętrza prowadziły wysokie stopnie. Dzięki rozwojowi technicznemu, a przede wszystkim aparatury sterującej, dzisiejsze tramwaje w znaczącej większości budowane są jako pojazdy niskopodłogowe z wejściem umieszczonym mniej więcej na wysokości krawężnika niskiego peronu. Doceniając pozytywne cechy tramwajów GT8S jak pojemność, własności techniczne, możliwości obsługi a także wykorzystania na krakowskiej sieci tramwajowej zdecydowano się na modernizację tej serii wagonów. Pierwszą próbę unowocześnienia podjęto w 2014 roku, ale z uwagi na spore zaangażowanie sił i środków zdecydowano się je dostosować do możliwości finansowych zwracając szczególną uwagę na poprawę warunków podróżowania. Sukcesywnie, począwszy od 2017 roku wagony według przyjętego schematu poddawano modernizacji.

Podczas niej w pojazdach zmienione zostały czoła wagonów poprzez zabudowę nowej większej kabiny motorniczego, zmieniono częściowo wyposażenie wnętrza wprowadzając przy tym jasne kolory. Zabudowano oczekiwaną przez pasażerów klimatyzację oraz wprowadzono nowe oświetlenie i informację pasażerską. Jednak najważniejszym nowym elementem jest nowy niskopodłogowy człon środkowy. Dzięki nisko położonemu wejściu poprawiona została dostępność do wagonu dla osób z ograniczoną mobilnością. Dodatkowo w celu ułatwienia wjazdu do wagonu osobom poruszającym się na wózkach zainstalowano platformy otwierane przez motorniczego.

Proces modernizacji jest złożony i długotrwały. Obej-



O procesie modernizacji wagonów GT8S mówił Mariusz Szałkowski – wiceprezes zarządu MPK SA

muje niemal wszystkie elementy wagonu bowiem to dobry czas na przegląd i ewentualną naprawę uszkodzonych elementów elektrycznych jak i mechanicznych. Przeglądowi obejmującemu bardzo szeroki zakres poddawane są wózki, na których porusza się wagon. Są one całkowicie rozbierane, czyszczone, silnik jest przeglądany i impregnowany, regenerowane układy hamulcowe,

Pierwsze tramwaje GT8S dotarły do Krakowa w 2009 roku i od tego też roku przewożą pasażerów. Dostawy wszystkich 28 tramwajów zostały zakończone w 2013 roku. Są to wagony o długości ponad 26 m i ważą niemal 50 ton. Jednocześnie mogą przewieźć 200 pasażerów. Program ujednoliconej modernizacji wagonów GT8S uruchomiono latem 2017 roku (prototyp wykonano w 2014).

Warto przypomnieć, że dokładnie 5 lat temu w lipcu 2016 MPK S.A. w Krakowie zakończyło inny projekt modernizacji taboru tramwajowego. Polegał na przebudowie 40 wysokopodłogowych pociągów tramwajowych sprowadzonych z Wiednia, z których powstał wagon EU8N. Elementem modernizacji był także montaż klimatyzacji. Warto podkreślić, że gdy pierwszy taki tramwaj zaczął wozić pasażerów w lipcu 2010 roku, był to jednocześnie pierwszy w Krakowie klimatyzowany wagon.

badane są osie a na nich umieszczane nowe obręcze kół. Nadwozie jest w znacznym stopniu rozebrane. Wyciągnięte są podstawy foteli, zerwana stara wykładzina podłogowa. Na czołach, w celu otrzymania nowej kabiny, budowana jest wzmocniona konstrukcja, a w wejściach nowe stopnie dla pasażerów. Sufit wymaga przebudowy w celu poprowadzenia kanałów wentylacyjnych pod zabudowę urządzeń klimatyzacyjnych. Na dachu, gdzie instalowane są cztery duże agregaty musi znaleźć się także miejsce dla przetwornicy obsługującej wszystkie urządzenia chłodzące. Człon środkowy to całkowicie nowa konstrukcja opracowana na potrzeby naszego przedsiębiorstwa a wybudowana przez firmę Autosan



Po zjeździe z linii do zajezdni wagon od razu trafił do hali Stacji Obsługi i Remontów

z Sanoka specjalizującą się w konstrukcjach dla pojazdów szynowych. Nowy człon musi zostać wyposażony we wszystkie niezbędne elementy: nowe wiązki elektryczne, podłogę, platformy, ściany boczne, sufit i całe wyposażenie (poręcze, okładziny, fotele). Wszystkie te prace wykonywane są przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów (TR), która posiada duże doświadczenie w tego typu pracach. Warto wspomnieć, że w TR montowano podobne rozwiązania w 40 wagonach EU8N. 28 członów tramwajów GT8S było poniekąd kontynuacją tamtych prac. Czas niezbędny na wykonanie pełnej modernizacji trzyczłonowego wagonu to niecałe pięć miesięcy. Dłużej trwa zabudowa członu środkowego, który wymaga największego wkładu pracy, zwłaszcza w uzbrojenie przewodów elektrycznych.

29 lipca wagon o numerze 304 został oficjalnie wprowadzony do modernizacji jako ostatni z posiadanej serii pojazdów GT8S, który do końca bieżącego roku zostanie przekazany do ruchu, ale już w innej nieco zmienionej i znacznie przyjemniejszej formie. ■

MAREK GANCARCZYK

KONKURS NA NAJLEPSZEGO KIEROWCĘ, MOTORNICZEGO, INSPEKTORA I MECHANIKA



Najlepszym kierowcą autobusu w 20. edycji konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”, który odbył się w czwartek 16 września na terenie zajezdni autobusowej Płaszów, została Monika Kasiak. To ona najlepiej poradziła sobie z testem i zadaniami praktycznymi, zdobywając największą liczbę punktów. Drugie miejsca na podium zajął Grzegorz Hanas, a trzecie Paulina Gaj.

ZAWODY KIEROWCÓW

Drużynowo najlepszym zespołem zostali kierowcy z zajezdni autobusowej Płaszów. Drugie miejsce zajęli kierowcy z KTR (spółki-córki MPK S.A. w Krakowie), a trzecie – kierowcy z Bieńczyca. W sumie rywalizowało 16 kierowców.

Wygrać wcale nie było łatwo. Oprócz doskonałej wiedzy z przepisów ruchu drogowego trzeba było się wykazać znajomością zasad udzielania pierwszej pomocy oraz precyzyjną, dynamiczną a jednocześnie płynną jazdą autobusem.

Podczas każdego przejazdu kierowcy mieli za zadanie m.in. przejechać specjalnym słalomem wzdłuż wyznaczonego wąskiego toru. Potem musieli zatrzymać auto-

bus jak najbliżej wyznaczonej linii. W kolejnym zadaniu musieli jechać z zasłoniętym prędkościomierzem 20 km/h przez wyznaczony odcinek. Ich zadaniem było także trafienie przymocowaną do autobusu lancą w plastikowe koło wiszące na wysięgniku. A to wszystko starali się zrobić szybko i płynnie. Sędziowie liczyli bowiem czas wykonania przejazdu.

NAJLEPSZY MECHANIK I INSPEKTOR RUCHU

Oprócz kierowców w konkursie rywalizowali także mechanicy. Najlepszym mechanikiem w zawodach został Dariusz Piorun ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Kolejne miejsca zajęli: Jacek Ćwierz ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i ze Stacji Obsługi Autobusów Bieńczyca – Artur Kubik. Drużynowo najlepiej wypadła Stacja Obsługi Autobusów Płaszów. Drugie miejsce zajęli mechanicy z Bieńczyca, a trzecie z Woli Duchackiej.

W rywalizacji inspektorów ruchu najlepszy okazał się Patryk Dybała. Drugie miejsce zajął Michał Buchacz, a trzecie Bogumił Klejdysz.

ZAWODY MOTORNICZYCH

Dzień później w piątek, 17 września w konkursie „Bez-



Monika Kasiak – najlepszy kierowca MPK S.A. w 2021 roku



Najlepszy elektromechanik odebrał puchar z rąk Mariusza Szałkowskiego, wiceprezesa zarządu MPK S.A.

bezpieczna jazda komunikacją miejską” rywalizowali motorniczo. Spośród 12 motorniczych najlepiej z wszystkimi zadaniami poradził sobie Dariusz Wieczorek. Drugie miejsce w konkursie zajął Jakub Lewandowski, a trzecie Grzegorz Szydło. Drużynowo najlepsza okazała się drużyna reprezentująca KTR (spółka-córka MPK S.A. w Krakowie). Kolejne miejsca zajęły: zajezdnia tramwajowa Nowa Huta i Podgórze. Podobnie jak w przypadku rywalizacji kierowców, konkurs sprawdzał wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego oraz umiejętność płynnej i bezpiecznej jazdy tramwajem.

Motorniczowie musieli najpierw prowadzić tramwaj Lajkonik z zaśnieżonym prędkościomierzem przez wyznaczony odcinek kontrolny z prędkością 10 km/h. W kolejnym zadaniu motorniczowie musieli zatrzymać tramwaj tak, aby drugie drzwi znalazły się na wprost wyznaczonego miejsca. Trudnym zadaniem było także prowadzenie



Puchar i nagrody dla najlepszego motorniczego wręczyli – nadkomisarz Paweł Jastrząb, zastępca Komendanta Miejskiego Policji oraz Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

wagonu zabytkowego i zatrzymanie go w taki sposób, aby znalazł się jak najbliżej wyznaczonej linii. Wszyscy zawodnicy musieli jeszcze wykazać się umiejętnościami z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

NAJLEPSZY ELEKTROMECHANIK

Oprócz motorniczych rywalizowali także elektromechanicy. Wśród elektromechaników pierwsze miejsce zajął

Stanisław Majcher ze Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Drugie miejsce zajął Wiesław Żelasko ze Stacji Obsługi i Remontów, a trzecie Adam Adamaszek z Podgórze. Drużynowo pierwsze miejsce zajęli elektromechanicy z Nowej Huty.

NAGRODY ZA POMOC INNYM

Podczas konkursów wyróżnienia i listy gratulacyjne otrzymali pracownicy, którzy wykonując swoje podstawowe obowiązki nie wahali się, aby udzielać pomocy innym, którzy jej potrzebowali, m.in. ratując życie i zdrowie. Za swoją postawę i udzielanie pomocy wyróżnienia otrzymali:

Michał Łoś, Kamil Cygan, Aleksander Belcer, Jakub Janda, Norbert Panek, Edyta Mistarz, Michał Buchacz i Paweł Stefański. Z kolei za pomoc w gaszeniu płonącego samochodu osobowego listy gratulacyjne otrzymał Kamil Kozera, Konrad Nerć, Krzysztof Lackosz, Piotr Kruszczyk i Tadeusz Kurowski. Nagrodzeni zostali także pracownicy, którzy: pomagali w odnalezieniu zaginionych osób (Grzegorz Cheba, Jarosław Sajka i Łukasz Szlosek), pomagali w ujęciu wandaliszczyzny wyposażenie pojazdów MPK S.A. (Jerzy Dąbek, Janusz Chodóra, Łukasz Słowik), zatrzymali kluczyki nietrzeźwemu kierowcy samochodu (Jan Krzyżanowski), pomogli zatrzymać złodziei (Jarosław Siemiński) oraz reagowali, gdy zagrożone było bezpieczeństwo osób przechodzących przez pasy (Tomasz Kurowski), Anna Saniak (za ujęcie kieszonkowca), Krzysztof Nieć (za ostrzeżenie pieszej przechodzącej przez jezdnię), Piotr Świdziński, Bogusław Per, Mirosław Żmuda, Piotr Gruszczyk (za pomoc w odnalezieniu zaginionej osoby), Grzegorz Bartosik (za ujęcie wandaliszczyzny), Piotr Janczarski, Krzysztof Beliczyński (za pomoc w ugaśnieniu płonącego samochodu), Marcin Badocha i Paweł Jamróz (za udzielenie pomocy chorej osobie).

MAREK GANCARCZYK

JAK SZYBKO ZAHAMUJE TRAMWAJ?

Na terenie zajezdni tramwajowej Podgórze w piątek 17 września został zorganizowany pokaz hamowania tramwaju, autobusu i samochodu. Celem pokazu było uświadomienie pieszym jak trudno jest zatrzymać tramwaj i jak bardzo różni się droga hamowania samochodu, autobusu i tramwaju. Droga hamowania na śliskiej nawierzchni tramwaju o wadze 60 ton, przy prędkości 30 km/h wyniosła 33 m! Nadchodzi jesień, coraz szybciej będzie zapadał zmrok, a śliskie i mokre tory nie będą ułatwiać zatrzymania tramwaju. Przechodząc przez tory bądźmy ostrożni! ■



W ramach konkursu są też zadania związane z udzielaniem pierwszej pomocy

Listy gratulacyjne i nagrody finansowe wręczył pracownikom Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. Listy gratulacyjne przekazali również nadkomisarz Paweł Jastrząb, zastępca Komendanta Miejskiego Policji, Marek Maślerz, zastępca dyrektora Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego oraz bryg. Arkadiusz Kielin, zastępca Komendanta Miejskiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie.

Warto podkreślić, że konkurs „Bezpieczna jazda komunikacją miejską” daje okazję nie tylko do rywalizacji pracowników krakowskiego przewoźnika. Jest także okazją do ćwiczenia umiejętności ważnych w codziennej pracy kierowców. W konkursie duży nacisk jest bowiem położony na płynne i bezpieczne prowadzenie pojazdów oraz na pomoc pasażerom. ■



MAREK GANCARCZYK

NAJLEPSI KIEROWCY, MOTORNICZOWIE, INSPEKTORZY RUCHU I MECHANICY MPK OTRZYMALI SPECJALNE ODZNAKI



Te odznaki otrzymały 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: Paweł Bańbuła z zajezdni autobusowej Bieńczyce, Michał Buchacz – inspektor ruchu MPK, Piotr Kęsek z zajezdni autobusowej Wola Duchacka, Roman Kolbusz z zajezdni autobusowej Płaszów, Henryk Kostera z zajezdni tramwajowej Nowa Huta oraz Marek Pietruszka z zajezdni tramwajowej Podgórze (nominowani do tej nagrody byli jeszcze Ryszard Baran, Henryk Duszyk, Jerzy Marchwiarz, Artur Nowak, Łukasz Szlosek, Dariusz Żurawski).

– Wszystkim nagrodzonym należą się duże gratulacje, bo tytuł „Lidera Jakości” wcale nie jest łatwo zdobyć. W sumie do tej pory, a więc przez 13 lat odznaki trafiły do zaledwie

77 pracowników MPK S.A. w Krakowie. Są to najlepsi pracownicy poszczególnych zajezdni tramwajowych i autobusowych, którzy wzorowo wywiązywały się ze swoich obowiązków, a na ich pracę nie poskarżył się żaden z pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej – mówił podczas wręczania nagród Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK SA w Krakowie.

Podczas tego spotkania zostały także wręczone listy gratulacyjne i upominki przygotowane przez Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego dla zwycięzców konkursu „Bezpieczna jazda komunikacją miejską”. Trafiły one do:

- Moniki Kasiak – najlepszego kierowcy MPK
- Dariusza Wieczorka – najlepszego motorniczego MPK
- Patryka Dybały – najlepszego inspektora ruchu MPK
- Stanisława Majchera – najlepszego elektromechanika
- Dariusza Pioruna – najlepszego mechanika MPK. ■

MPK S.A. W KRAKOWIE NAJLEPSZYM PRACODAWCĄ 2020 ROKU



MPK S.A. w Krakowie zostało najlepszym pracodawcą 2020 roku w konkursie organizowanym przez Grodzki Urząd Pracy w Krakowie. Krakowski przewoźnik został doceniony za działanie w czasie pandemii COVID-19, w tym m.in. za troskę o bezpieczeństwo pracowników oraz utrzymanie zatrudnienia pomimo ograniczonej pracy przewozowej. Nagrodę odebrał Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

- W 2020 rok naszym najważniejszym zadaniem było zapewnienie bezpieczeństwa nie tylko pasażerom, ale także naszym pracownikom. To z myślą o nich w naszych pojazdach wprowadziliśmy specjalną strefę oddzielającą kabinę prowadzących od przestrzeni pasażerskiej. Dbaliśmy także o to, aby od samego początku wybuchu pandemii nasi pracownicy mieli dostęp do środków ochrony osobistej, czyli maseczek, płynów dezynfekujących i rękawiczek, chociaż na początku wcale nie było to takie proste. Warto także podkreślić, że pomimo znacznego ograniczenia pracy przewozowej, nigdy nie mieliśmy zamiaru ograniczać zatrudnienia i zwalniać naszych pracowników - powiedział po odbiorze nagrody Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Gala wręczenia nagród laureatom konkursu „Krakowski Pracodawca Roku 2020” odbyła się z udziałem Prezydenta Krakowa Jacka Majchrowskiego w czwartek, 7 października, w sali obrad Rady Miasta Krakowa. Plebiscyt powstał z inicjatywy Grodzkiego Urzędu Pracy w Krakowie. Ma wyróżniać i promować lokalnych pracodawców cechujących się

wysokim poziomem kultury organizacyjnej, troską o każdego pracownika, bez względu na płeć, kraj pochodzenia czy niepełnosprawności, zaangażowaniem w tworzenie nowych miejsc pracy i aktywizację osób niepełnosprawnych i bezrobotnych, przywiązaniem do idei współpracy i partnerstwa. Udział w konkursie to dla krakowskich pracodawców szansa zaprezentowania działań i procedur, które przyczyniają się do budowania przyjaznego środowiska pracy.

Wyróżnieni pracodawcy współpracują z GUP w zakresie zgłaszania ofert pracy i zatrudniania bezrobotnych, uczestniczą też w różnorodnych przedsięwzięciach. MPK S.A. w ciągu ostatnich ośmiu lat zgłosiło aż 1220 wolnych miejsc pracy dla osób z różnym poziomem wykształcenia i doświadczeniem zawodowym (pracownicy techniczni i administracyjni, kierowcy), wielokrotnie brało udział w targach i giełdach pracy. Docenione zostało także za stabilność zatrudnienia oraz wspieranie rozwoju zawodowego i podnoszenie kwalifikacji pracowników.

Drugim laureatem konkursu zostało przedsiębiorstwo New Men Group Spółka z o.o. Ta firma to doskonały przykład podmiotu, który wyrównuje szanse społeczne na rynku pracy, tworząc miejsca pracy uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Firma zatrudnia także cudzoziemców, wypełniając bez zarzutu wszystkie niezbędne w tym celu wymogi formalne.

Fakt, że w konkursie wyróżnione zostały firmy reprezentujące zarówno sektor publiczny, jak i prywatny, świadczy o dojrzałości i odpowiedzialności społecznej krakowskich przedsiębiorców niezależnie od formy ich funkcjonowania. ■

MAREK GANCARCZYK

O RÓŻNYCH ŹRÓDŁACH ENERGII DLA KRAKOWSKICH AUTOBUSÓW I TRAMWAJÓW



O planach MPK SA w zakresie wykorzystywania w transporcie różnych źródeł energii mówił Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

Wśród, 6 października w ramach Polskiego Kongresu Przedsiębiorczości prezesi miejskich spółek Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., Wodociągów Miasta Krakowa S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A., Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp z o.o. wzięli udział w panelu poświęconym samowystarczalności energetycznej w gospodarce komunalnej miasta Krakowa.

Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK SA w swoim wystąpieniu mówił o wykorzystaniu odnawialnej energii

w transporcie miejskim, w tym m.in. o planach wykorzystania wodoru do zasilania autobusów, kolejnych planach zakupu autobusów zasilanych energią elektryczną oraz różnych technologiach ładowania takich pojazdów. W zakresie wykorzystania wodoru do zasilania miejskich autobusów MPK S.A. współpracuje z Krakowskim Holdingiem Komunalnym, który zamierza zainwestować w produkcję wodoru.

VIII Polski Kongres Przedsiębiorczości odbywał się w dniach 5-7 października w Centrum Kongresowym ICE Kraków. Kongres składał się z prawie dwustu paneli dyskusyjnych. ■

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

Krakowskie autobusy i tramwaje zapewniają wygodny i bezpieczny transport. Wszystkie pojazdy są każdego dnia dokładnie dezynfekowane, a szczególnie te elementy, których dotyczą pasażerowie, jak uchwyty, poręcze, przyciski, kasowniki i automaty. Studentów zachęcamy do korzystania z komunikacji miejskiej w Krakowie i do zakupu ulgowych biletów okresowych (niezależnie od wieku studenta), które gwarantują najtańsze przejazdy we wszystkich strefach biletowych.

Z JAKICH BILETÓW NAJLEPIEJ KORZYSTAĆ STUDIUJĄC W KRAKOWIE?

Studenci zameldowani w Krakowie na pobyt stały lub rozliczający tu podatki po uzyskaniu uprawnień Karty Krakowskiej mają prawo do zakupu biletu ulgowego półrocznego ważnego w granicach miasta w cenie 210 zł, w tym także w formie biletu 5+1 (ta forma zakupu biletu nie wymaga jednorazowej zapłaty za cały okres ważności biletu – środki za bilet są pobierane co miesiąc ze wskazanej przez użytkownika karty płatniczej; zakup biletu 5+1 najwygodniej jest zrealizować na stronie <https://ekp.mpk.krakow.pl>). Mogą także kupić każdy inny

rodzaj ulgowego biletu okresowego. Uwaga – w aktualnej taryfie biletowej nie ma już biletu semestralnego. Polecane nośniki do zapisu biletu okresowego dla studentów z uprawnieniami Karty Krakowskiej:

- Aplikacja mobilna Karty Krakowskiej lub aplikacja Krakowskiej Karty Miejskiej (aplikacje bezpłatne dostępne w sklepach internetowych)
 - Elektroniczna Legitymacja Studencka
- Studenci, którzy nie są zameldowani w Krakowie i nie płacą tu podatku PIT mają prawo do zakupu ulgowego biletu okresowego na okres maksymalnie 3 miesiące. Uwaga – w aktualnej taryfie biletowej nie ma już biletu semestralnego.
- Polecane nośniki do zapisu biletu okresowego dla studentów bez uprawnień Karty Krakowskiej:
- Aplikacja mobilna Krakowskiej Karty Miejskiej (aplikacja bezpłatna dostępna w sklepach internetowych)
 - Elektroniczna Legitymacja Studencka

WARTO WIEDZIEĆ:

Zdobycie uprawnień Karty Krakowskiej nie wymaga wizyty w Punkcie Sprzedaży Biletów – można to zrobić

W KRAKOWIE FUNKCJONUJE OBECNIE SZEŚĆ PSB:

Terminal autobusowy przy ul. Powstańców Wielkopolskich 6	09:00 – 17:00
ul. Podwale 3/5	11:00 – 19:00
os. Centrum D bl.7	11:00 – 19:00
Pętla tramwajowa przy ul. Krowoderskich Zuchów 8a	11:00 – 19:00
Pętla autobusowa MPK Dworzec Główny Wschód	11:00 – 19:00

wypełniając wniosek dostępny na stronie www.kk.krakow.pl

Osoby płacące podatki w Krakowie również nie muszą odwiedzać PSB – wystarczy, że na adres okazpit@kk.krakow.pl wyślą pierwszą stronę rocznego rozliczenia podatku PIT wraz z Urzędowym Potwierdzeniem Odbioru (UPO)

Otrzymanie faktury za zakup biletu okresowego nie wymaga wizyty w PSB – wystarczy na adres mailowy fakturyPSB@mpk.krakow.pl wysłać numer klienta oraz szczegóły biletu wraz z danymi na jakie ma być wystawiona faktura

Wizyty w PSB wymagają tylko poniższe działania:

Wyrobienie plastikowego nośnika biletów, a więc Karty Krakowskiej lub Krakowskiej Karty Miejskiej

Wyrobienie duplikatu plastikowych kart KKM i KK.

Wyrobienie Biletów Wolnej Jazdy dla osób uprawnionych.

Sprzedaż biletów specjalnych: socjalnych oraz aktywizujących dla osób bezrobotnych

Zwroty biletów okresowych zapisanych na nośnikach plastikowych: KKM, KK, KKR3+ ELS, ELD.

Zmiana linii w bilecie okresowym zapisanym na nośniku plastikowym: KKM, KK, KKR3+ ELS, ELD.

Studenci mogą zapisać bilet w automatach wykorzystując Elektroniczną Legitymację Studencką.

Obecnie studenci ośmiu krakowskich uczelni mogą zapisywać bilety okresowe na ELS od razu w automacie KKM (bez konieczności wizyty w Punktach Sprzedaży Biletów). Są to uczelnie:

1. Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości
2. Akademia Górniczo-Hutnicza
3. Uniwersytet Jagielloński
4. Politechnika Krakowska
5. Uniwersytet Rolniczy
6. Wyższa Szkoła Europejska

Dla pasażerów została udostępniona nowa aplikacja o nazwie „mobilna KKM” umożliwiająca łatwy zakup wszystkich rodzajów biletów okresowych (do tej pory bilet można było kupić korzystając ze strony internetowej m.kkm.krakow.pl). Można ją bezpłatnie pobrać ze sklepu internetowego. Co ważne będą z niej mogły korzystać wszystkie osoby, niezależnie od tego, czy są mieszkańcami Krakowa i czy płacą tu podatki.

Aplikacja mKKM działa zarówno na urządzeniach mobilnych z systemem Android jak i iPhoneach. Po pobraniu aplikacji wystarczy się zarejestrować i założyć konto – potrzebny będzie do tego m.in. adres mailowy. Osoby, które już wcześniej korzystały z możliwości zakupu biletu na stronie m.kkm.krakow.pl mogą w nowej aplikacji logować się korzystając z dotychczasowego loginu i hasła.

Po zalogowaniu się do aplikacji użytkownicy mogą kupić każdy rodzaj biletu okresowego, w tym także bilet 5+1. Aplikacja służy nie tylko do nabywania biletów, ale także umożliwia okazanie specjalnego kodu kontrolerom biletów. Trzeba tylko pamiętać, aby podczas podróży posiadać przy sobie naładowany smartfon z dostępem do Internetu, na który pobraliśmy aplikację.

7. Uniwersytet Pedagogiczny

8. Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Do dyspozycji studentów tych uczelni jest ponad 180 automatów stacjonarnych do obsługi Krakowskiej Karty Miejskiej oraz ok. 400 automatów mobilnych zamontowanych w pojazdach. Automaty w pojazdach, w których można dokonać zapisu biletu okresowego na Elektronicznej Legitymacji Studenckiej są oznaczone naklejką informującą o możliwości zapisu uprawnień Karty Krakowskiej.

Studenci pozostałych uczelni, aby po raz pierwszy kupić bilet okresowy muszą odwiedzić jeden z pięciu Punktów Sprzedaży Biletów, aby sformatować swoje legitymacje studenckie na potrzeby zapisu biletu okresowego.

TRANSPORT W KRAKOWIE I AGLOMERACJI

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

I strefa biletowa – obejmuje terytorium Gminy Miejskiej Kraków (w tej strefie kursują wszystkie tramwaje, autobusy z numerami linii rozpoczynające się na cyfrę 1, a także linie nocne, których numer linii rozpoczyna się cyfrą 6, linie przyspieszone, których numery rozpoczynają się na cyfrę 5, linie wspomagające z numerami rozpoczynającymi się cyfrą 4).

II strefa biletowa – obejmuje terytoria Miast i Gmin, które przystąpiły do porozumień z Gminą Miejską Kraków w sprawie integracji lokalnego transportu zbiorowego (linie aglomeracyjne z numerami rozpoczynającymi się na cyfrę 2, linie przyspieszone z numerami rozpoczynającymi się cyfrą 3, linie nocne z numerami rozpoczynającymi się cyfrą 9).

III strefa biletowa – obejmuje gminy Krzeszowice i Brzeźnica

Granice stref biletowych I i II stanowi administracyjna granica Gminy Miejskiej Kraków. Miejsce przebiegu granicy stref biletowych dla każdej trasy linii aglomeracyjnej zaznaczone jest na rozkładzie jazdy.

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

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

Szczegółowe informacje na temat korzystania z transportu miejskiego, w tym rozkłady jazdy, aktualna taryfa biletowa, uprawnienia do ulg znajdują się na stronie www.mpk.krakow.pl. ■

STUDENCIE NIE TRACĆ CZASU

Bilet okresowy KMK dostępny w Twoim telefonie

Ściągnij aplikację:



mobilna KKM
MPK Kraków



Bez wychodzenia z domu!

Bez konieczności wizyty w oddziale!

Zeskanuj kod QR
i pobierz aplikację
mobilna KKM



MAREK GANCARCZYK, ADAM TRUSKOWSKI

NOWA BEZPŁATNA APLIKACJA DO ZAMAWIANIA TELE-BUSA

Mieszkańcy Krakowa jeszcze łatwiej zamówią usługę Tele-busa. Specjalnie dla nich została przygotowana aplikacja „TELE-BUS Kraków” umożliwiająca planowanie przejazdów na terenie Rybitw i Płaszowa.

Aplikacja jest bezpłatna i można ją pobrać ze sklepu internetowego Google oraz App Store już od sierpnia 2021 roku. Aby z niej korzystać i zamawiać usługę Tele-busa za jej pomocą należy zarejestrować się w systemie podając swoje dane, w tym adres mailowy i numer telefonu. Podczas rejestracji na wskazany numer telefonu zostanie wysłany specjalny numer PIN niezbędny do zakończenia procesu rejestracji. Po jego wpisaniu rejestracja zostanie zakończona i nowy użytkownik będzie już mógł składać zamówienia na przejazd oraz zarządzać swoimi rezerwacjami. Osoby, które korzystały już z usługi Tele-busa i mają założone konto w systemie, skorzystają z uproszczonej procedury rejestracji. Po pobraniu aplikacji powinny wybrać zakładkę „Zapomniałeś czegoś” i uzyskać kolejno login i hasło, a następnie przy ich użyciu zalogować się w systemie – konieczne będzie podanie nowego loginu i adresu mailowego, a w trakcie rejestracji można zmodyfikować hasło.

Dla użytkowników Tele-busa została także przygotowana specjalna strona internetowa, która także umożliwi zamawianie tej usługi. Aby to zrobić wystarczy wpisać do przeglądarki internetowej adres: <https://telebus.mpk.krakow.pl/TelebusBooking>. Podobnie jak w przypadku aplikacji nowi użytkownicy będą musieli się zarejestrować na tej stronie, a obecni będą mogli odzyskać swoje dane potrzebne do zalogowania się wybierając zakładkę „Odzyskaj swoje dane uwierzytelniające”.

Dzięki aplikacji i stronie internetowej pasażerowie mogą zamówić usługę o każdej porze. Oczywiście te osoby, które chcą zamówić przejazd Tele-busem kontaktując się z dyspozytorem, nadal mogą to zrobić dzwoniąc na numer 800 54 17 17 lub 12 254 17 17.

Samo zamawianie przejazdu zarówno przez aplikację, jak i na stronie internetowej jest proste i intuicyjne. Z listy przystanków lub na mapie wybieramy przystanek początkowy i końcowy, a także godzinę odjazdu lub przyjazdu. Należy pamiętać, że zamówienie usługi Tele-busa można złożyć nie później niż 30 minut przed jej planowanym rozpoczęciem i nie wcześniej niż 14 dni przed planowaną podróżą (zamówienia składane telefonicznie,

obejmujące zakres godzinowy od godz. 21.30 do godz. 23.00 danego dnia, składane w danym dniu, muszą być złożone do godz. 21.00, a obejmujące poranny zakres godzinowy do godz. 7.30 muszą być złożone dnia poprzedniego do godz. 21:00). Jednego dnia można złożyć maksymalnie pięć zamówień na usługę Tele-busa.



Aplikacja tele-bus

Przypomnijmy, że usługa Tele-busa funkcjonuje w rejonie Płaszowa i Rybitw. Polega na zamówieniu przejazdu przez telefon, aplikację lub stronę internetową. Autobusy nie mają stałych tras, ani rozkładów jazdy. Godzina przyjazdu autobusu oraz trasa zależą od potrzeb pasażerów i dostępności autobusów. ■

Fot. D. Skrodzki

Pierwszy kurs Tele-busa odbył się 14 lipca 2007 roku. Usługa Tele-busa zmieniła się od tego czasu i dostosowywana była do potrzeb mieszkańców. W ciągu ponad 14 lat Tele-bus rozszerzał swoje granice cztery razy. Z oferty Tele-busa skorzystały w dużym stopniu szkoły, a małe autobusy MPK SA w Krakowie stały się pewnym i bezpiecznym środkiem transportu dla dzieci. Usytuowanie przystanków Tele-busa w pobliżu wejść do szkół minimalizuje konieczność przejść przez ulicę, co ma szczególnie znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa dzieci. Po zakończeniu budowy nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa Tele-bus stał się także często wybieranym środkiem transportu pozwalającym na szybkie i wygodne dotarcie do tramwaju.

KRÓTSZE NIŻ ZWYKLE WAKACJE W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



W okresie wiosenno-letnim można było wyraźnie odczuć, że pandemia słabnie na sile. Mieszkańcy Krakowa zaczęli więcej przemieszczać się po mieście, a także zwiększyła się liczba wyjazdów poza miasto.

W związku z powyższym, organizator komunikacji miejskiej – Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie podjął decyzję, że wakacje w komunikacji miejskiej będą trwały krócej niż zwykle. Działanie to, miało na celu odbudowanie zaufania pasażerów do komunikacji miejskiej i przekonanie ich, że transport zbiorowy jest pewny, bezpieczny i można na nim polegać.

Typowe ograniczenia oferty przewozowej, które zwykle były wprowadzone wraz z zakończeniem roku szkolnego, w tym roku zostały wprowadzone 3 tygodnie później, czyli 17 lipca br. Oznacza to, że do połowy lipca tramwaje w Krakowie kursowały z częstotliwością 7,5 oraz 15 min, a autobusy utrzymały częstotliwość kursowania obowiązującą w roku szkolnym.

Zakończenie ograniczeń wakacyjnych w tym roku zaplanowano już na połowę sierpnia. Do częstotliwości

przed wakacji linie komunikacji miejskiej wróciły już od dnia 14 sierpnia, czyli 2 tygodnie wcześniej, niż bywało to w latach poprzednich.

Ta nietypowa organizacja wakacji w komunikacji miejskiej spowodowała, że do połowy lipca oraz od połowy sierpnia po krakowskich torowiskach i ulicach kursowało 55 tramwajów oraz 58 autobusów więcej niż zwykle to bywało w latach ubiegłych.

W ciągu pierwszych trzech oraz dwóch ostatnich tygodni wakacji krakowskie tramwaje przejechały ok. 310 000 km więcej niż w latach ubiegłych. Na liniach autobusowych wielkość ta wyniosła ok. 230 000 km.

Należy stwierdzić, że skrócenie okresu ograniczenia oferty przewozowej w czasie wakacji na pewno było dobrą decyzją, bardzo pozytywnie odebraną przez pasażerów. Trzeba mieć nadzieję, że mieszkańcy sukcesywnie będą wracać do komunikacji miejskiej i w niedługim czasie wrócimy do wielkości przewożonych pasażerów zbliżonej, do tej z okresu przed pandemią. Wszystkie działania mające na celu odbudowanie zaufania do transportu zbiorowego są w obecnej chwili bardzo pożądane. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

NOWE LINIE W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I AGLOMERACYJNEJ

W związku z zakończeniem wakacji szkolnych, komunikacja miejska i aglomeracyjna wróciła już do częstotliwości, które obowiązywały w czerwcu. Ponadto, szkoły zaczęły pracować stacjonarnie oraz kolejne firmy zlikwidowały możliwość pracy zdalnej. W związku z tym, ruch na ulicach naszego miasta oraz liczba pasażerów w transporcie zbiorowym uległy istotnemu zwiększeniu.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, organizator komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej, tj. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, w porozumieniu z gminami Zielonki oraz Michałowice, od dnia 30 sierpnia br. uruchomił dwie nowe przyspieszone linie aglomeracyjne oznaczone numerami 307 i 337.

Linia 307 kursuje z os. Podwawelskiego, alejami Trzech Wieszców, al. 29 Listopada przez Bibice i Michałowice do nowo otworzonej pętli o nazwie Michałowice P+R.

Linia 337 kursuje z Nowego Kleparza ulicami Prądnicką, Bratysławską, Opolską, Pleszowską przez Zielonki, Trojanowice, Januszowice, Przybysławice, Brzozówkę do końcówki Owczary Pętla.

Wraz z uruchomieniem nowych połączeń, likwidacji uległa linia 237, a linia 257 zmieniła nieco trasę.

Nowe linie 307 i 337 są liniami przyspieszonymi, co oznacza, że na terenie Krakowa zatrzymują się tylko na wybranych przystankach, natomiast poza granicami Krakowa zatrzymują się na wszystkich istniejących przystankach.

Niewątpliwą zaletą nowych linii jest ich wysoka częstotliwość kursowania. Kursują bowiem w dni powszednie

w godzinach szczytu co 15 min oraz co 30 min poza godzinami szczytu oraz w weekendy.

Uruchomienie nowych przyspieszonych linii, które kursują do centrum Krakowa ma zachęcić mieszkańców aglomeracji, aby nie wjeżdżali prywatnymi samochodami do Krakowa, tylko zaczęli korzystać z często kursującego transportu zbiorowego.

To nie koniec zmian w liniach aglomeracyjnych. Od dnia 18 września br. gmina Skawina uruchamia nową linię 233 kursującą pomiędzy Korabnikami w Skawinie, a Skawińskim Centrum Komunikacyjnym. Ponadto, po zakończeniu remontu na ul. Łokietka, gmina Zielonki planuje uruchomić kolejną linię 290 łączącą Krowodrzę Górkę z Zielonkami, ale przez rejon dotychczas nieobsługiwany komunikacją miejską tj. przez ul. Słoneczną w Zielonkach, Lawendową, Na Popielówkę, Księdza Zięby do pętli w Pękowicach.

ZTP wraz z gminą Wieliczka planuje także w najbliższym czasie uruchomić nową linię aglomeracyjną łączącą wielickie Bogucice z Krakowem.

To nie koniec rozwoju krakowskiej komunikacji. ZTP planuje także uruchomić nowe linie miejskie obsługujące m.in. os. Avia oraz mieszkańców Grębałowa i ul. Mistrzejowickiej. Przygotowania dotyczące uruchomienia nowych linii nadal trwają, więc dokładne daty rozpoczęcia kursowania nie są jeszcze znane.

Cieszy fakt, że komunikacja miejska i aglomeracyjna się rozwija. To bardzo istotny element życia miasta, który wpływa na jego jakość. Ze względu na ciągle rosnący ruch samochodowy, niezbędna jest alternatywa w codziennych dojazdach do pracy, szkół czy miejsc wypoczynku. ■

MAREK GANCARCZYK

PARADA ZABYTKOWYCH I WSPÓŁCZESNYCH POJAZDÓW PRZEJECHAŁA ULICAMI NOWEJ HUTY





Podczas Wielkiej Lekcji Ekologii nie mogło zabraknąć stoiska MPK S.A.

Miłośnicy krakowskiej komunikacji miejskiej mogli wziąć udział w wyjątkowej paradzie historycznych oraz współczesnych tramwajów i autobusów, która została zorganizowana przez MPK SA w niedzielę, 26 września. Pojazdy wyjechały o godzinie 11.30 z dwóch zajezdni – autobusowej w Bieńczycach i tramwajowej w Nowej Hucie. Każdy mógł wybrać podróż tramwajem lub autobusem. Przejazd odbywał się z zachowaniem obowiązujących zasad bezpieczeństwa.

Zarówno tramwaje jak i autobusy przejechały ulicami Nowej Huty do centrum miasta, a następnie do Tauron Areny Kraków, gdzie tego dnia odbywała się tam 4. Wielka Lekcja Ekologii.

Trasa przejazdu zabytkowych i współczesnych autobusów:

- Zajezdnia autobusowa Bieńczyce (ul. Makuszyńskiego 34), ul. Makuszyńskiego, ul. Kocmyrzowska, ul. Obrońców Krzyża, ul. Żeromskiego, al. Róż, al. Przyjaźni, al. Solidarności, pl. Centralny, al. Andersa, al. Bora Komorowskiego, rondo Młyńskie, ul. Młyńska, Meissnera, ul. Lema, przejazd przez halę główną Tauron Arena Kraków (przystanek końcowy).

Trasa przejazdu zabytkowych i współczesnych tramwajów:

- Zajezdnia tramwajowa Nowa Huta (ul. Ujastek 12), al. Solidarności, pl. Centralny, al. Jana Pawła II, rondo Czyżyńskie, rondo Mogiłskie, ul. Lubicz, ul. Westerplatte, ul. Starowiślna, ul. Grzegorzeczka, al. Pokoju, przystanek Tauron Arena Kraków Al. Pokoju (przystanek końcowy).

Fot. Grzegorz Mental, Krzysztof Wardała, Piotr Reclaw



Paradę autobusów prowadził najstarszy autobus – Durant Rugby



Tramwaje i autobusy przejechały razem przez pl. Centralny



Przejazd zabytkowych tramwajów wywoływał spore zainteresowanie mieszkańców i turystów



Zabytkowe autobusy przejechały al. Bora Komorowskiego

MOIM CELEM ZAWSZE BYŁA POPRAWA WARUNKÓW PRACY WSZYSTKICH ZATRUDNIONYCH W MPK

ROZMAWIAMY Z JANUSZEM PARDA, ODCHODZĄCYM NA EMERYTURĘ PRZEWODNICZĄCYM NAJWIĘKSZEGO W MPK SA ZWIĄZKU ZAWODOWEGO NSZZ SOLIDARNOŚĆ

Marek Gancarczyk: Po ilu latach pracy w MPK przechodzi Pan na emeryturę?

Janusz Parda: Po dokładnie 41 latach i 3 miesiącach. Do MPK zostałem przyjęty 4 lipca 1980 roku.

MG: To szmat czasu. Pamięta Pan jak to się zaczęło? Jak Pan trafił do MPK?

JP: Do MPK trafiłem kiedy byłem młodym człowiekiem, tuż po ślubie. Miałem już wtedy dziecko, urodził mi się pierwszy syn. Kiedy jechałem tramwajem to zobaczyłem w środku ogłoszenie, że w MPK można zarobić 1 milion złotych w 10 miesięcy.

MG: Skusiła Pana kwota?

JP: Tak, kwestia finansowa była jednym z ważniejszych powodów, dla których zdecydowałem się przyjść do MPK. Potrzebowałem pieniędzy. No i rzeczywiście, gdy się pracowało dużo to można było więcej zarobić.

MG: Co było Pana pierwszym zajęciem w MPK?

JP: Pierwsze moje zajęcie to elektryk. Do października 1980 roku tym się zajmowałem, a potem zrobiłem kurs motorniczego. Przez parę lat prowadziłem tramwaje. W 1985 roku zostałem przeniesiony na instruktora nauki jazdy motorniczych. Od 1990 do 2000 roku byłem egzaminatorem motorniczych.

MG: To były trudne czasy komunizmu. Jak to się stało, że został Pan członkiem Solidarności?

JP: Na początku lat 80. XX wieku było embargo na informacje. Jednak dowiedzieliśmy się, że były strajki na wybrzeżu i wiele osób zaczęło zapisywać się do Solidarności. Ja także to zrobiłem. We wrześniu tego samego roku, w którym zacząłem pracować, zapisałem się do Solidarności.

MG: Dlaczego Pan to wtedy zrobił?

JP: Czułem po prostu taką potrzebę. To były czasy, kiedy żyło się naprawdę ciężko, ciągnę kolejki, brak towaru, do

tego człowiek był zniewolony. Czułem, że tak trzeba, że trzeba to zmienić.

MG: Pamiętam Pan najbardziej niebezpieczną akcję z tego okresu, w której brał Pan udział?

JP: Początki mojej pracy w MPK to trudny czas. Po tym gdy zostałem już motorniczym, to 13 grudnia 1981 roku wybuchł stan wojenny. Solidarność została wtedy zepchnięta do podziemia. Pamiętam taki moment grozy z tego czasu, gdy ZOMO pacyfikowało zajezdnię tramwajową w Nowej Hucie. Byłem na warcie. Oddział ZOMO po 1.00 w nocy wszedł i pacyfikował pracowników MPK. Pamiętam jak wchodził, a ja z innymi kolegami uciekałem do świetlicy. Pamiętam też jak jeden z zomowców biegł za mną i chciał mnie bić pałką, a inny, który był jego przełożonym krzyczał, żeby tego nie robić. Zomowcy mieli listę osób do internowania i je na głos wyczytywali. Zostaliśmy wtedy też jednostką zmilitaryzowaną.

Jako członkowie Solidarności staraliśmy się zorganizować swoją działalność w podziemiu. Zorganizowaliśmy m.in. zbórkę pieniędzy dla rodzin osób internowanych. Te rodziny były często bez środków do życia. Wtedy się zaangażowałem w takie akcje i sam zbierałem pieniądze. Jako motorniczy jadąc do pracy miałem ze sobą też tzw. „bibułę”, czyli ulotki, i rozrzucałem je po blokach na Dąbiu, gdzie mieszkałem. Staraliśmy się też pomagać członkom Solidarności, np. gdy rodziło się dziecko.

Były też momenty, gdy głośno manifestowaliśmy swoje poglądy. Gdy była pielgrzymka Jana Pawła II to po spotkaniu z papieżem odbył się pochód Solidarności spod kościoła w Mistrzejowicach w Nowej Hucie. W tym właśnie kościele członkowie Solidarności spotykali się.

MG: Kiedy mogliście jako Solidarność wyjść z tzw. podziemia?

JP: W 1989 roku wyszliśmy z podziemia, już z gotowymi strukturami i władzami, które zarządzały związkiem do



czasu wyborów nowych władz. Został też wtedy od razu powołany zespół, który miał powiadomić ówczesnego dyrektora MPK Tadeusza Trzmiela, że zaczynamy normalną związkową działalność. Pod koniec 1989 roku do siedziby Solidarności w MPK został uroczystie wprowadzony sztandar związku.

MG: Rok 1990 to strajk pracowników MPK. Jaka była Pana rola w negocjacjach załogi z dyrekcją?

JP: Ja byłem szefem międzyzwiązkowego komitetu strajkowego. Było to w listopadzie 1990 roku. Rolą tego komitetu były rozmowy dotyczące pozyskania środków na zakup taboru i podwyżki dla pracowników. Było to

trudne. Nie było jeszcze wtedy wiadomo z kim mamy rozmawiać – czy z władzami miasta czy też z władzami województwa. Ostatecznie okazało się, że to miasto jest naszym partnerem do rozmowy. Trafiliśmy do ówczesnego prezydenta Krakowa Jacka Woźniakowskiego. Efektem było podpisane porozumienie – z firmy zostały wyodrębnione spółki. Działalność MPK została ograniczona do pracy przewozowej. Udało nam się uzyskać większe pieniądze na funkcjonowanie firmy i dla załogi.

MG: Kiedy na dobre zdecydował się Pan poświęcić pracy związkowej w MPK?

JP: Po wyborach w roku 1990 roku na przewodniczącą NSZZ Solidarność została wybrana Maria Braun-Karyczek, ja zostałem wskazany jako jeden z jej zastępców. Od tego czasu byłem cały czas we władzach związku NSZZ Solidarność. Byłem delegatem na walne zebrania zjazdu regionalnego regionu Małopolski oraz Krajowego Zjazdu Delegatów.

MG: Co było Pana największym wyzwaniem, gdy został Pan przewodniczącym związku NSZZ Solidarność?

JP: Gdy zostałem przewodniczącym zawsze moim celem była poprawa warunków pracy i większe płace. Na tej poprawie miejsca pracy zależało mi najbardziej. Dotyczyło to także odnowy taboru, bo to też się przecież przekłada na warunki pracy. Wtedy też opracowaliśmy Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, który gwarantuje do dzisiaj pracownikom wiele praw i przywilejów.

MG: Angażował się Pan w prace Rady Miasta Krakowa w sprawach, które dotyczyły MPK. Jak wspomina Pan współpracę z radnymi z tego okresu?

JP: Było to w kadencji 1998-2002, gdy po raz ostatni prezydent był wybierany przez radnych. Prezydentem był wtedy Andrzej Gołaś. Ja byłem członkiem komisji infrastruktury komunalnej, spoza rady miasta Krakowa. W tej komisji byli zarówno radni, jak i osoby spoza rady. Byłem tam po to, aby pilnować interesu MPK. Radni mieli różne dziwne pomysły, m.in. prywatyzować i rozbijać MPK na mniejsze podmioty. Pamiętam też, że był taki moment w tym okresie, że Urząd Skarbowy chciał od pracowników MPK pobierać podatek od biletów wolnej jazdy, które przysługiwały im oraz ich rodzinom. Traktował to bowiem jako ich przychód. Udało nam się wtedy przeforsować uchwałę Rady Miasta, że możemy korzystać z komunikacji miejskiej bezpłatnie. I problem z podatkiem się rozwiązał.

MG: Czy podczas, kiedy był Pan przewodniczącym związku zawodowego była realna groźba strajku w MPK?

JP: Tak, były takie momenty, np. gdy część radnych chciała pozbawić pracowników MPK po zamotornicznych i kierowcami, prawa do bezpłatnych przejazdów. Nasze pro-

testy skłoniły ich do zmiany zdania. Chcieli nas podzielić na lepszych i gorszych. Byliśmy wtedy zdeterminowani i zagroziliśmy, że jeżeli nie wycofają się z tego pomysłu to będzie strajk. Ostatecznie głosami radnych PO i Przyjaznego Krakowa rada zdecydowała o pozbawieniu prawa do bezpłatnych przejazdów rodziny pracowników MPK.

MG: Był okres, w którym łączył Pan funkcję przewodniczącego związku NSZZ Solidarność i przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej MPK. Czy cele, które Pan sobie wtedy postawił udało się zrealizować?

JP: Rzeczywiście załoga zagłosowała na mnie i powołała mnie na tę funkcję. Miałem dzięki temu możliwość kontroli decyzji podejmowanych przez zarząd MPK, szczególnie w kwestiach pracowników.

MG: Ostatni rok Pana pracy w MPK na stanowisku przewodniczącego NSZZ Solidarność to trudny czas pandemii COVID-19. Jakie wyzwania ten czas przyniósł dla Pana?

JP: To był trudny czas dla wszystkich, także dla pracowników MPK. Związek NSZZ Solidarność korzystał ze swoich możliwości wspierania finansowego swoich członków, którzy tego potrzebowali. Takie zapomogi były pracownikom przydzielane. Staraliśmy się jako władze związku być dostępni dla załogi także wtedy, gdy podczas pandemii kontakt osobisty był bardzo ograniczony.

MG: Jakie uczucia towarzyszą Panu, kiedy po tylu latach pracy odchodzi Pan na emeryturę?

JP: Mam mieszane uczucia. Spędziłem w tej firmie całe dorosłe życie. Ta firma dawała mi stabilizację finansową i co prawda raz lepsze raz gorsze, ale jednak zawsze w terminie wypłacane wynagrodzenie. Z drugiej jednak strony funkcje, które pełniłem przez tyle lat wiązały się ze stresem, co na pewno przekłada się na zdrowie. Odchodzę na emeryturę żeby odpocząć i korzystać w końcu z wolnego czasu. Chcę się nacieszyć wnukami.

MG: Domyślam się, że będzie Pan wspierał nowe władze największego związku zawodowego w MPK swoją radą i doświadczeniem?

JP: Tak, oczywiście. Nie odchodzę tak zupełnie. Zobowiązałem się, że będę wspierał nowego przewodniczącego Solidarności w MPK i „otwierał drzwi” dla niego tam, gdzie będę mógł to zrobić. Chciałbym wszystkim osobom, z którymi miałem kontakt serdecznie podziękować. Dziękuję za wspólnie spędzone lata i życzę im, aby doczekali w zdrowiu emerytury. Jeżeli natomiast kogośzawiodłem lub uraziłem to chciałbym za to przeprosić.

MG: Dziękuję za rozmowę i życzę Panu wszystkiego dobrego na emeryturze. ■

JUSTYNA MIERZWA

KRAKOWSKA ZBIÓRKA ŻYWNOSCI W MIEJSKICH INSTYTUCJACH



W Polsce ponad 1,6 miliona osób żyje w skrajnym ubóstwie. Oznacza to, że na wszystkie swoje wydatki mają do dyspozycji mniej niż 600 zł miesięcznie.

Trwająca od roku pandemia pogorszyła sytuację wielu Krakowian, którzy stracili pracę lub ich dochody znacznie zmalały. Mając na względzie trudną sytuację osób starszych, samotnych, niepełnosprawnych, rodzin wielodzietnych, samotnych rodziców, bezdomnych i bezrobotnych MPK S.A. w Krakowie z wielką chęcią włączyło się w akcję, w której można komuś pomóc.

Akcja Krakowska Zbiórka Żywności organizowana została przez Bank Żywności w Krakowie w partnerstwie z Miastem Kraków. Brało w niej udział 20 firm, uczelni i urzędów z terenu naszego miasta. Zbierane były produkty o długiej trwałości jak: konserwy mięsne, rybne, warzywne, dżemy, mleko UHT, olej, czekolada i bakalie, soki oraz produkty żywnościowe dla dzieci.

Pracownicy naszej firmy z wielkim zaangażowaniem włączyli się w zbiórkę żywności. Od 28 czerwca do niedzieli 4 lipca we wszystkich naszych budynkach prowadzona była charytatywna akcja. Bank Żywności dostarczył plakaty oraz kartony na żywność i materiały promocyjne w wersji elektronicznej. Podczas trwającej przez tydzień akcji zebraliśmy wspólnie 795 kg żywności z czego z samej zajezdni i stacji Wola Duchacka 368,1 kg. Prawie 50 pudeł po zakończonej akcji przewiezionych zostało na ulicę Klimeckiego 14 gdzie w pawilonie D mieści się siedziba Banku.

Bank Żywności w Krakowie powstał w 1997 roku i od tego czasu zebrał 75 milionów kg produktów spożywczych o wartości



zych o war-

tości ponad 260 mln zł.

Zebrana żywność, za pośrednictwem ponad 200 organizacji partnerskich, trafia każdego miesiąca do ponad 60 tysięcy osób w Małopolsce, znajdujących się w ciężkiej sytuacji życiowej i materialnej.

Oprócz żywności pozyskiwanej od darczyńców: producentów, dystrybutorów, sieci handlowych oraz osób prywatnych, od 2004 roku Stowarzyszenie realizuje też europejskie programy pomocowe dla najuboższych.

W dniu 26 sierpnia 2021 roku podczas uroczystego spotkania wręczone zostały nagrody. MPK S.A. W Krakowie uzyskało 3 miejsce ustępując tylko HEINEKEN Kraków – 2419,0 kg oraz Wodociągom Miasta Krakowa Spółka Akcyjna – 810,5 kg ■

KATARZYNA SADOWSKA

WAKACYJNA AKCJA SZCZEPIEŃ W AUTOBUSIE ELEKTRYCZNYM

Do końca wakacji trwała akcja #KRAKÓWSZCZEPI przebiegająca w wyznaczonych terminach i punktach na mapie Krakowa, w tym w specjalnie ustawionych namiotach na Małym Rynku, przy Nowohuckim Centrum Kultury i w Parku Jordana oraz w dostosowanych do realizacji szczepień elektrycznych autobusach MPK S.A. w Krakowie na terenie klubów sportowych Bieżanowianka, Wanda, Kolna, Prądniczanka, Com Com Zone Nowa Huta, Hala 100-lecia Cracovii oraz Nadwiślan.

Na szczepienie nie trzeba było się rejestrować – wystarczyło zgłosić się i wypełnić kwestionariusz wstępnego wywiadu przesiewowego przed szczepieniem lub zgłosić się z uzupełnionym kwestionariuszem za pośrednictwem Internetowego Konta Pacjenta. Szczepienia wykonywały osoby wyspecjalizowane i uprawnione, a przed dokonaniem szczepienia pacjent przechodził standardową kwalifikację.

Mobilne jednostki szczepień zorganizowano dla przyspieszenia procesu szczepień Krakowian. Na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków prowadzone były przez Miejskie Centrum Opieki dla Osób Starszych, Przewlekłe Niepełnosprawnych oraz Niesamodzielnych w Krakowie.

W dniach 10 i 11 lipca 2021 roku wszyscy chętni skorzystali ze szczepień w dwóch punktach Krakowa: na terenie Klubu Sportowego Bieżanowianka przy ulicy Wojciecha Lipowskiego 5 (na mieszkańców czekało każdego dnia 100 jednodawkowych szczepionek firmy Johnson & Johnson) oraz przy Nowohuckim Centrum Kultury, al. Jana Pawła II 232 (przygotowano każdego dnia 200 jednodawkowych szczepionek firmy Johnson & Johnson). Dodatkowo w każdym z punktów zainteresowani mogli się zaszczepić preparatem firmy Pfizer.

Kolejna wakacyjna akcja szczepień przeciw COVID-19 odbyła się w weekend 31 lipca i 1 sierpnia 2021 roku. Wszyscy chętni mogli skorzystać ze szczepień na terenie Klubu Sportowego Prądniczanka osiedle przy ulicy Andrzeja Boboli 5 w mobilnym punkcie szczepień, tj. dostosowanym do tego celu elektrycznym autobusie MPK S.A. w Krakowie. W tym punkcie dla mieszkańców przygotowano każdego dnia 100 jednodawkowych szczepionek firmy Johnson & Johnson.

W sobotę 14 sierpnia można było się zaszczepić w autobusie elektrycznym na terenie Hali 100-lecia Cracovii. Natomiast w niedzielę punkt mobilny został odwołany w związku z zamknięciem ulicy Focha od 05:00 do 23:00



(Tour de Pologne). Akcja szczepień była prowadzona wewnątrz hali sportowej.

W specjalnie przygotowanych autobusach elektrycznych można się było zaszczepić w weekend 28 i 29 sierpnia. W sobotę i niedzielę wszyscy chętni dorośli posiadający e-skierowanie mogli zaszczepić się jednodawkową szczepionką firmy Johnson & Johnson w autobusie elektrycznym stojącym obok KS Nadwiślan przy ul. Koletek. Szczepienia w autobusie elektrycznym stojącym obok Nowohuckiego Centrum Kultury były prowadzone także w sobotę oraz w niedzielę na terenie parafii przy ulicy Zamiejskiej (Ruczaj). Akcja szczepień w autobusie odbywała się w każdy weekend wakacji od 10 lipca. W sumie takich akcji było 18. ■

SPIS POWSZECHNY W AUTOBUSIE MPK

MPK S.A. w Krakowie włączyło się w akcję zachęcającą krakowian do udziału w Narodowym Spisie Powszechnym Ludności i Mieszkań. W ostatnim miesiącu tej akcji, czyli we wrześniu mieszkańcy mogli się spisać w specjalnym autobusie, który był dostępny:

- 18 września przy Centrum Handlowym Zakopianka, w godz. 10.00-16.30
- 19 września obok Zoo, w godz. 10.00-16.30
- 25 września obok Hali 100-lecia Cracovii, w godz. 10.00-16.30
- 26 września obok Centrum Jana Pawła II, w godz. 8.00-14.30.

KOLEJNE PUNKTY SOCJALNE DLA PROWADZĄCYCH ZOSTAŁY WYREMONTOWANE



Punkt Socjalny na pętli Mały Płaszów

Rok 2021 płynący pod znakiem pandemii spowodował i dezorganizował wiele dziedzin naszego życia – zarówno prywatnych jak i zawodowych. Ale mimo tych poważnych przeciwności losu Dział Zarządzania Ruchem, kolejny już rok, realizował program ciągłego podnoszenia komfortu w zakresie wypoczynku prowadzących podczas pełnienia obowiązków służbowych. Mówiąc w skrócie chodzi o remonty i podnoszenie standardów w Punktach Socjalnych.

Do końca sierpnia przeprowadzono następujące prace:

- Punkt Socjalny Bronowice – remont wnętrza oraz wymiana drzwi na aluminiowe,
- Punkt Socjalny Cichy Kącik – remont wnętrza,
- Punkt Socjalny Czerwone Maki – montaż dodatkowych urządzeń sanitarnych,
- Punkt Socjalny Mały Płaszów – wymiana drzwi na aluminiowe oraz naprawa posadzki,

- Punkt Socjalny Łągiewniki – naprawa podestu przed wejściem,
- Punkt Socjalny Mistrzejowice Autobusy – wymiana drzwi wewnętrznych oraz montaż nowoczesnych urządzeń sanitarnych,
- Punkt Socjalny Aleja Przyjaźni – wymiana drzwi w WC na aluminiowe,

Wykonany również został remont południowej strony odwodnienia liniowego na placu postojowym na końcu Czyżyny Dworzec.

Oczywiście powyższą listą nie kończymy tegorocznych remontów i w planach mamy kolejne prace oraz większe naprawy. A wszystko po to, żeby środowisko pracy było coraz bezpieczniejsze i coraz bardziej przyjazne dla użytkowników a komfort wypoczynku wzrastał. ■



Punkt Socjalny na pętli Mistrzejowice po remoncie

DEFIBRYLATOR JEST JUŻ DOSTĘPNY NA PĘTLI CZERWONE MAKI P+R



Defibrylator odebrał Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

Jeden z dziesięciu nowo zakupionych defibrylatorów, które zostały przekazane do zainstalowania w ogólnodostępnych miejscach na terenie Krakowa, jest już dostępny w budynku poczekalni przy pętli Czerwone Maki P+R.

Urządzenia zostały kupione w ramach programu „Bezpieczny Kraków”, a ich uroczyste przekazanie odbyło się 1 października. Jeden defibrylator dla MPK S.A. odebrał Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Przypomnijmy, że do tej pory w przestrzeni publicznej Krakowa zostało oddanych do użytku 31 urządzeń. 29 defibrylatorów umieszczono w miejscach publicznych i są one powszechnie dostępne (m.in. na przystankach tramwajowych w tunelu), a dwa znajdują się na wyposażeniu radiowozów straży miejskiej.

Lokalizację wszystkich urządzeń AED dostępnych pu-

blicznie na terenie Krakowa (również tych, które zamontowały inne podmioty i instytucje) można zobaczyć na aktualizowanej na bieżąco mapie w serwisie programu „Bezpieczny Kraków” pod adresem bezpieczny.krakow.pl/ratuj.

Warto pamiętać, że podjęcie resuscytacji krążeniowo-oddechowej z użyciem defibrylatora serca w jak najkrótszym czasie od wystąpienia nagłego zatrzymania krążenia, zwiększa szansę na przeżycie osoby poszkodowanej. Dlatego tak ważne jest, aby urządzenia AED były rozmieszczone w przestrzeni publicznej i w miejscach łatwo dostępnych.

Urządzenia AED są bezpieczne i łatwe w obsłudze, gdyż krok po kroku za pomocą poleceń głosowych i wizualnych przeprowadzą przez akcję ratowniczą.

Więcej na temat AED na stronie internetowej bezpieczny.krakow.pl. ■

NOWY ELEKTRYCZNY RADIOWÓZ INSPEKTRÓW RUCHU MPK



Z początkiem września 2021 roku MPK S.A w Krakowie wzbogaciło się o kolejny ekologiczny pojazd, który będzie wykorzystywany przez inspektorów ruchu do likwidacji zdarzeń komunikacyjnych. Mowa tutaj o drugiej generacji sprawdzonego już przez krakowskiego przewoźnika Nissanie Leaf.

Samochód zyskał na osiąгах, estetyce i rozwiązaniach z zakresu bezpieczeństwa biernego. Nissan w wersji wyposażeniowej N-Connecta posiada akumulatory trakcyjne o pojemności 62 kWh, co wg producenta gwarantuje zasięg do 380 km oraz bardzo przyzwoite osiągi dotyczące dynamiki jazdy zapewnione przez silnik elektryczny o mocy 218 KM i moment obrotowy na poziomie 340 Nm dostępny w pełnym zakresie obrotów silnika.

Radiowóz wyposażony jest w systemy czuwające nad bezpieczeństwem, tj. przedni radar, asystent pasa, reflektory LED z funkcją doświetlania zakrętów, systemy wykrywające zmęczenie kierowcy i obiekty poruszające się przed pojazdem, system kamer

360 stopni, asystent martwego pola. Ponadto Leaf został doposażony w wideorejestrator rejestrujący położenie, prędkość oraz obraz z przodu i tyłu pojazdu, lokalizator GPS, wewnętrzną sieć WiFi współpracującą z laptopem zamontowanym na stoliku i drukarką pokładową służącymi do sporządzania dokumentacji służbowej. Na dachu pojazdu zamontowana jest belka sygnalizacyjna brytyjskiego producenta Haztec wraz z nagłośnieniem. Ładowanie samochodu ładowarką typu WallBox o mocy 7,4kW zamontowaną w miejscu stacjonowania trwa w zależności od poziomu wyczerpania akumulatorów od kilku do kilkunastu godzin. Możliwe jest również korzystanie z ogólnodostępnych tzw. szybkich ładowarek zlokalizowanych na terenie miasta Krakowa. Tam czas ładowania również uzależniony jest od poziomu wyczerpania energii, ale wynosi już tylko ok 30-60 min do poziomu 80% pojemności naładowania.

Na uwagę zasługuje pięcioletnia gwarancja producenta, co zdecydowanie zmniejsza ryzyko nieprzewidzianych wydatków na ewentualne naprawy. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

DEWASTACJE KRAKOWSKICH PRZYSTANKÓW

Przychodząc na przystanek pasażer oczekuje przede wszystkim punktualnego transportu. Ale oprócz tego informacji o godzinie odjazdu, o numerze telefonu do Biura Rzeczy Znalezionej, do organizatora przewozów czy do samego przewoźnika. Regulamin przewozowy, cennik biletów, nazwa przystanku, wykaz linii kursujących z danego miejsca – to elementy, które wpisały się już na stałe w pejzaż krakowskiej komunikacji miejskiej. Zadanie utrzymania i eksponowania na przystankach wspomnianej informacji pasażerskiej ciąży na Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie.

Nasz Warsztat Informacji i Utrzymania Tras dba o to by wszystkie elementy informacyjnego wyposażenia przystanków były sprawne, w dobrym stanie i w sposób kompletny prezentowały pasażerom treści zdefiniowanych w Księdze Informacji Pasażerskiej. Nie jest to łatwe zadanie. Zapytasz pewnie, drogi czytelniku, dlaczego? Przecież to tylko kilka kartek na przystanku. Czasem jakiś komunikat do rozwieszenia, czasem zmiana trasy linii. Niby nic, ale jak się okazuje to całkiem duże przedsięwzięcie. Oczywiście oprócz tego, co opisano powyżej zajmujemy się utrzymaniem w należytym stanie elementów wiat przystankowych, wolnostojących ławek, kasetonów z nazwą przystanku i z liniówkami, gablotami reklamowymi itd.

Stanem pożądanym jest, aby raz wywieszona informacja służyła przez długi czas. Aż do momentu, kiedy straci swoje pierwotne właściwości fizyczne. Czyli raz zamontowany kaseton z nazwą przystanku powinien służyć tak długo aż... No właśnie, aż co? Aż wyblaknie? Aż skoroduje jego obudowa? Aż zepsuje się jego podświetlenie? Niestety rzeczywistość jest o wiele bardziej brutalna niż my-

ślimy. Owszem, czasem dzieje się tak, że nastąpi któraś z powyższych okoliczności i dany element będzie wymieniony „ze starości”. Jednak najczęściej wymiany następują w wyniku aktów wandalizmu.

Skradzione liniówki, pogięte lub całkowicie zniszczone tarcze przystankowe, zerwane rozkłady jazdy, stłuczone szyby w gablotach, pokrzywione wolnostojące ławki, urwane kosze na śmieci oraz inne, czasem bardzo nietypowe dewastacje i kradzieże to nasz tak zwany chleb powszedni. Inwencja twórcza wandalii jest bardzo spektakularna – od zwykłej kradzieży po demontaż elementów wyposażenia przystanków. Niestety przypomina to walkę z wiatrakami. Tkanka miejska jest tkanką żywą i naprawienie jednej rzeczy nie oznacza końca problemu. Za chwilę mamy zgłoszoną dewastację w innej części miasta. Niektóre zdarzają się cyklicznie. Jak na przykład kradzieże rozkładów linii specjalnych uruchamianych na 1 listopada. Rok w rok, z uporem maniaka, ktoś okrada utrzymywane przez nas przystanki z rozkładów jazdy. Jest to kradzież o nikomej wartości, ponieważ mówimy o kartce papieru, ale praca, która musi być wykonana w celu uzupełnienia tego braku ma już dużo wyższą wartość.

Proszę spojrzeć na poniższą tabelę, która w doskonały sposób obrazuje to, które elementy są najczęściej dewastowane i kradzione. Około czterdzieści tysięcy skradzionych lub zniszczonych elementów, a mówimy tylko o pierwszym półroczu tego roku. Skala jest olbrzymia. Niestety w dalszym ciągu mamy do czynienia z osobami, które za nic mają wspólną własność. Choć może właśnie to pojęcie jest w tym przypadku mylne. Może powinniśmy mówić, że za nic mają mienie miejskie przeznaczone do wspólnego użytku. Szkoda. ■

Lp	Rodzaj uszkodzonego bądź zniszczonego osprzętu przystankowego	j.m.	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	RAZEM
1	NAZWA PRZYSTANKU	szt	78	42	80	67	108	78	453
2	LINIÓWKA	kpl	147	88	145	182	182	183	927
3	GABLOTA LEDOWA PODŚWIETLANA	szt	10	20	15	7	37	17	106
4	RAMKA NA ROZKŁADY JAZDY (9,16)	szt	9	9	9	5	9	10	51
5	RAMKA NA ROZKŁADY JAZDY MAŁA (4,6)	szt	19	12	30	47	19	33	160
6	KOSZ NA ŚMIECI	szt	29	27	76	59	77	33	301
7	SŁUPEK PRZYSTANKOWY	szt	3	2	1	4	15	12	37
8	WIATA PRZYSTANKOWA	szt	5	2	0	1	0	2	10
9	ŁAWKA	szt	2	2	7	4	29	2	46
10	ROZKŁAD JAZDY (WYMIANA)	szt	4380	3540	4000	3420	4230	5300	24870
11	INFORMACJA DLA PASAŻERÓW	szt	2190	1770	1999	1710	2115	2660	12444
12	TARCZA PRZYSTANKOWA (D-15,D-17)	szt.	47	37	42	45	41	23	235
								RAZEM	39640

MPK S.A. Z KOLEJNYMI CERTYFIKATAMI ISO



Certyfikat odebrała Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A. w Krakowie

W wyniku audytu przeprowadzonego przez firmę PRS S.A., akredytowaną przez Polskie Centrum Akredytacji, MPK S.A. w Krakowie otrzymało kolejne certyfikaty potwierdzające spełnianie norm ISO 9001:2015 i ISO 14001:2015. Potwierdza to, że Zintegrowany System Zarządzania wdrożony w MPK S.A. w Krakowie zapewnia świadczenie usług na najwyższym poziomie. Wśród mocnych stron krakowskiego przewoźnika wymieniono przede wszystkim zdolność do pozyskiwania środków na inwestycje w nowy tabor i infrastrukturę techniczną stacji obsługi, wysoką świadomość pracowników spółki dotyczącą oczekiwań pasażerów oraz politykę personalną. Zwrócono również uwagę na zdolność adaptacyjną organizacji do zmieniających się warunków funkcjonowania w związku z pandemią COVID-19. Na szczególną uwagę zasługuje jednak fakt, że MPK S.A. stosuje zabezpieczenia w zarządzaniu środowiskowym, które przekraczają wymagania nakładane przez normy prawne. ■



MAREK GANCARCZYK

PRACOWNICY MPK BIEGAJĄ



Drużyna tuż przed biegiem Trzech Kopców



Pracownicy MPK S.A. pomagali biegając w Poland Business Run

Grupa biegowa MPK S.A. złożona z prawie 30 osób regularnie bierze udział w różnych zawodach biegowych. Nazwa grupy to MPK Runners Kraków. 5 września drużyna złożona z pięciu pracowników MPK (Marek Gancarczyk, Mateusz Kraszewski, Grzegorz Olesiak, Łukasz Słowik i Janusz Bzukała) wzięła udział w Poland Business Run. Czas drużyny to 1.19.34. Po podsumowaniu wyników

okazało się, że to wystarczyło, aby znaleźć się wśród 30 najlepszych zespołów. To bardzo dobry wynik biorąc pod uwagę, że w biegowych zawodach wzięło udział ponad 4,5 tys. drużyn.

Grupa biegowa MPK Runners Kraków wystartowała również w biegu Trzech Kopców, jednym z najpopularniejszych w Krakowie i jedynym biegu górskim, którego trasa przebiega przez centrum miasta. ■

NA ZASŁUŻONĄ EMERYTURĘ PRZESZEDŁ NASZ KOLEGA STANISŁAW JURGA

Swoją historię z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym rozpoczął w roku 1979, od czasu studiów, kiedy to będąc studentem III roku Politechniki Krakowskiej na Wydziale Transportu o specjalności: eksploatacja i naprawa pojazdów szynowych zawarł na okres trzech lat umowę stypendialną.

Po ukończeniu studiów w okresie od 4 maja 1981 r. do 28 lutego 1983 r. podjął zatrudnienie w ramach umowy o pracę, początkowo na stanowisku stażysty, a następnie na stanowisku referenta ds. technicznych. Od marca 1983 r. nastąpiło chwilowe rozstanie i po krótkiej przerwie w dniu 05.10.1983 r. zatrudnił się po raz drugi w przedsiębiorstwie na stanowisku specjalisty ds. elektrycznych, następnie specjalisty ds. technicznych w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów Podgórze.

Z dniem 1 lipca 1990 r. został przeniesiony do Działu Techniczno-Exploatacyjnego, a od dnia 1 września 1991 r. powierzono mu kolejne stanowiska: Kierownika Sekcji Technicznej Trakcji Tramwajowej, Kierownika Sekcji Tramwajowej Działu Strategii i Rozwoju, Kierownika Sekcji Tramwajowej w Dziale Technicznym.

Kolega Stanisław zawsze należał do grupy ludzi z tzw. zacięciem naukowym, co doprowadziło, do równoległego z pracą zawodową, rozpoczęcia realizacji rozprawy doktorskiej pt.: „Metody monitoringu zużycia kół jezdnych pojazdów szynowych” i uzyskaniem w roku 2002, na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej stopnia naukowego- doktor nauk technicznych. Działalność naukową kontynuował przez wiele lat na Politechnice Krakowskiej, gdzie z dużym powodzeniem przekazywał wiedzę praktyczno-teoretyczną, jako najwyższej klasy specjalista w branży trakcji tramwajowych na wykładach laboratoryjnych studentom wydziałów Mechanicznego oraz Elektrycznego Politechniki Krakowskiej.

Był niestrudzonym, cierpliwym, oddanym oraz lubianym opiekunem w naszej spółce praktyk studenckich oraz uczniowskich. Podczas wykonywania tych zadań był niezwykle pomocny dla młodzieży stawiającej pierwsze kroki na styku szkoła-zakład pracy. Z jego doświadczenia korzystało wiele pokoleń uczniów krakowskich szkół i studentów uczelni wyższych.

Od 2012 r. w ramach projektu unijnego Wzmocnienie potencjału dydaktycznego Wydziału Mechanicznego

Politechniki Krakowskiej opartego na Programie Operacyjnym Kapitał Ludzki podejmował się corocznie trudu wsparcia swoją wiedzą i opieką merytoryczną studentów Politechniki Krakowskiej.

Brał czynny udział w projekcie unijnym – Inteligentna Energia dla Europy (IEE) pod nazwą „AENEAS”, który pozwolił dostosować pojazdy komunikacji miejskiej do potrzeb osób niepełnosprawnych, jak dodatkowe poręcze,



wygodzenie miejsca na wózki dziecięce, a w nowych pojazdach, promował wprowadzenie podświetlenia diodami (LED) poręczy, jako kolejne udogodnienie dla osób słabowidzących. Wymienione przykłady są tylko częścią inicjatyw, jakie kolega Stanisław w swojej dłużej pracy zawodowej zainicjował. Wyróżnił się pracą na rzecz ustalania nowych standardów komunikacji miejskiej w Krakowie, skutkujących wprowadzeniem do eksploatacji tramwajów niskopodłogowych. Wysokie kwalifikacje oraz fachowa wiedza, są w środowisku branżowym bardzo doceniane, czego skutkiem było powoływanie go do roli prelegenta czy współorganizatora w komisjach taborowych organizowanych przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej oraz brał wielokrotnie udział w komisjach naukowo-technicznych z branży pojazdów szynowych pod patronatem wyższych uczelni technicznych. Jest członkiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

oddział w Krakowie oraz autorem kilkudziesięciu publikacji i recenzji w czasopiśmie i wydawnictwach branżowych techniczno-naukowych.

Nie bez znaczenia dla poziomu wykonywanej przez niego pracy są nieprzeciętne zdolności interpersonalne, wysoka kultura osobista, pełne zaangażowanie oraz fakt, że pomimo wielu sukcesów i wysokiej pozycji zawodowej a także uznania współpracowników, pozostał osobą niezwykle skromną i otwartą na innych ludzi, współpracowników. Taka postawa sprawia, że dla wielu osób jest wzorem i autorytetem, do którego zawsze można było się zwrócić z prośbą o wsparcie, czy to w rozwiązaniu problemu zawodowego, czy osobistego.

Zawodowo będzie nam kolegi Stanisława brakowało, ale na stopie koleżeńskiej mamy zapewnienie, że współpraca będzie kontynuowana. Wiemy również, że w razie potrzeby, zawsze możemy się do niego zwrócić z prośbą o konsultacje. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

TRZECH WIELOLETNICH INSPEKTORÓW RUCHU ODCHODZI NA EMERYTURĘ

Coś się kończy, coś się zaczyna. Może to faktycznie oklepany zwrot, ale w dobry sposób oddaje moment przejścia na zasłużoną emeryturę. Etap aktywności zawodowej dochodzi do końca a rozpoczyna się okres w życiu, w którym można poświęcić się realizacji swoich pasji i odkładanych na później planów.

W tym roku w Dziale Zarządzania Ruchem na emeryturę odchodzi trzech długoletnich pracowników Nadzoru Ruchu. Trio to stanowi trzech Inspektorów Ruchu – Jerzy Jaśkowski, Mieczysław Myrek oraz Marian Łanoszka. Może ciężko będzie to sobie zobrazować, ale dostojni emeryci w sumie przepracowali w naszym Przedsiębiorstwie blisko 120 lat. Sto dwadzieścia lat. Naprawdę szmat czasu.

Najdłuższym stażem może pochwalić się inspektor ruchu Jerzy Jaśkowski. Jego wkład w rozwój MPK S.A. w Krakowie wynosi 50 lat i 27 dni. Pół wieku pracy w służbie mieszkańcom naszego pięknego miasta. Swoją karierę rozpoczął w 1971 roku od szkoły przyzakładowej, którą ukończył w 1974. Następnie pracował w Wydziale Remontowym na Oddziale Produkcyjnym jako monter samochodowy. W 1974 roku p. Jaśkow-

ski został kierowcą transportu w Wydziale Transportu i Sprzętu Specjalistycznego i przepracował tam kolejnych 17 lat. W 1992 roku został kierowcą – starszym regulatorem ruchu w Dziale Zabezpieczenia Komunikacji, gdzie przepracował kolejnych 8 lat. Następnie w roku 2000 został inspektorem ruchu i na takim stanowisku zatrudniony był aż do osiągnięcia wieku emerytalnego. Przez 21 lat zmieniały się nazwy działu, począwszy od Działu Dyspozycji i Kontroli Przewozów aż po dzisiejszy Dział Zarządzania Ruchem, a pan Jerzy zawsze trwał na posterunku. Sam o sobie mówi, że jest „dzieckiem ulicy” – oczywiście w przenośni, nawiązując do tego, że jego ulubionym środowiskiem pracy jest służba patrolowa w Nadzorze Ruchu. Młodsze pokolenie inspektorów, które obecnie ma w Dziale Zarządzania Ruchem dużą reprezentację, bardzo ceni sobie osobę pana Jerzego Jaśkowskiego za okazaną podczas szkolenia patronackiego pomoc. To właśnie pan Jerzy jest tym, który wdrażał adeptów w arkana pracy inspektora ruchu do pracy liniowej. Jest tym, który przekazywał wszystkie tajniki swojego zawodu swoim następcom i robił to z powodzeniem przez długie lata. W uznaniu za tak duży wkład w rozwój Przedsiębiorstwa Jerzy Jaśkowski został w 2010 roku uhonorowany odznaczeniem „Zasłużony dla



Jerzy Jaśkowski



Mieczysław Myrek

MPK w Krakowie". W 2011 roku kontynuując dobrą passę został Liderem Jakości.

Drugi co do długości stażu Marian Łanoszka został zatrudniony w MPK w Krakowie w 1982 roku, co dało do odejścia na emeryturę imponująca liczbę 39 lat zawodowej pracy na naszym Przedsiębiorstwie. W rok po przyjęciu na stanowisko stażysty, pan Marian został dyspozytorem ruchu. Następnie w 1991 roku objął stanowisko starszego regulatora ruchu. W okresie od 1.08.1996 do 06.07.2021 pracował na stanowisku inspektora ruchu. Ćwierćwiecze, podczas którego nastąpiło wiele zmian zarówno w funkcjonowaniu samego przedsiębiorstwa, jak i praktycznie każdego aspektu otaczającej nas rzeczywistości.

Najkrótszym stażem w MPK w Krakowie może pochwalić się ostatni z naszej trójki Szacownych Emerytów Mieczysław Myrek. Swoją przygodę z komunikacją miejską



Marian Łanoszka

rozpoczął w 1990 roku na stanowisku inspektora ds. kontroli biletów. Zajęciem tym zajmował się przez kolejnych 6 lat do 1996 roku, w którym to został inspektorem ruchu i tą odpowiedzialną funkcję pełnił do końca swojej kariery zawodowej. Jedną z pasji p. Mieczysława była i nadal jest gra w piłkę nożną. Reprezentantem najpierw drużyny nadzoru ruchu a później instruktorów Mieczysław był od momentu powstania ligi zakładowej MPK.

Odejście na zasłużoną emeryturę trzech tak ważnych dla Nadzoru Ruchu postaci stanowi dużą stratę, ale pocieszające jest to, że panowie Jerzy, Marian i Mieczysław wy-

szkolili przez długie lata pracy swoich następców, którzy będą ich mogli godnie zastąpić.

Samym Emerytom redakcja życzy wielu pogodnych dni i realizacji wszystkich planów, które przez lata pracy musiały być odkładane na bok. Wszystkiego co najlepsze! ■

PIOTR KULA

KALENDARIUM

01.07.2021 r.

Od 1 lipca instytucje miejskie kupują wyłącznie energię z odnawialnych źródeł. Oznacza to, że przez najbliższe dwa lata zielona energia napędzi krakowskie tramwaje i elektryczne autobusy, oświetli ulice oraz miejskie budynki użyteczności publicznej. To wynik przetargu, który rozstrzygnął lider grupy zakupowej – Krakowski Holding Komunalny SA. Warto podkreślić, że aż 50 proc. energii wytwarzanej w spółkach komunalnych to energia odnawialna, zaś jej największym producentem jest właśnie KHK SA.

02.07.2021 r.

Na ulicach Krakowa i kilku podkrakowskich gmin trwa testy nietypowego autobusu Solarisa. Wyróżnia go przede wszystkim to, że w środku znajduje się znacznie więcej miejsc siedzących niż w autobusach o tej samej długości, które obecnie posiada MPK SA. Testowany autobus ma bowiem aż 41 wygodnych foteli. Z tego też powodu krakowski przewoźnik chciał sprawdzić ten pojazd na trasach aglomeracyjnych, gdzie przejazd trwa dłużej niż w granicach Krakowa. Chodzi o to, aby na takich liniach, jak najwięcej osób mogło podróżować zajmując miejsca siedzące.

09.07.2021 r. godz. 13:26

Z powodu burzy, silnego wiatru i bardzo obfitych opadów deszczu odnotowano liczne zatrzymania w ruchu tramwajowym i autobusowym spowodowane zalaniem jezdnii i torowisk oraz konary drzew na sieci trakcyjnej. Zablockowany przejazd odnotowano na: ul. Legionów Piłsudskiego, Zakopiańska, Krakowska, Karmelicka, Mogilska, Monte Cassino, Teligi, Ujastek, Kalwaryjska, Bronowicka, Ujastek Mogilski, Kleeberga, Dietla, Prądnicka, Wrocławska i cała tarcza Ronda Mogilskiego.

Zatrzymania trwały do godzin wieczornych.

17.07.2021 r.

W sobotę, 17 lipca został oddany do użytku nowy węzeł przesiadkowy w Mydlnikach, zlokalizowany przy ul. Brzezińskiego, w pobliżu przystanku kolejowego „Kraków Mydlniki Wapiennik”. Do nowej pętli zostały skierowane linie autobusowe nr 139 i 601.

19.07.2021 r. godz. 20:09

Plac Inwalidów kierunek Bronowice Małe zderzenie

tramwaju linii 8 z autobusem firmy MOBILIS, którego prowadzący wjechał na skrzyżowanie na czerwonym świetle. W wyniku zdarzenia ranne zostały dwie osoby i doszło do wykolejenia wagonu. Zatrzymanie trwało 133 minuty.

05.08.2021 r. godz. 14:07

Doszło do poważnej awarii energetycznej przy ulicy Witosa – przepalony kabel zasilający podstacji. Z uwagi na brak zasilania w sieci trakcyjnej, tramwaje nie kursują na odcinku Bieżanowska – Kurdwanów.

Na odcinku Kabel – Kurdwanów kursuje zastępcza komunikacja autobusowa. Usunięcie awarii trwało kilka dni.

Ostatecznie ruch tramwajowy został wznowiony od pierwszych kursów w dniu 07.08.2021 r.

26.08.2021 r. godz. 12:43

Ulica Nowosądecka i Witosa brak napięcia w sieci – doszło do uszkodzenia kabla wysokiego napięcia. Zatrzymanie trwało 317 minut. ■

PODZIĘKOWANIE



MPK S.A. w Krakowie współpracuje z Zespołem Szkół Elektrycznych nr 2 w Krakowie. Krakowski przewoźnik wsparł m.in. organizację obchodów 70-lecia tej placówki.

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Pierwsze przegubowe Ikarusy 280 wyjechały na ulice Krakowa 40 lat temu – w październiku 1981 roku. Białe autobusy z mocno czerwonym pasem pod oknami na szarych ulicach pośród różnokolorowych poobijanych starych Jelczy wyróżniały się bardzo mocno.

W pierwszych latach obsługiwały najważniejsze linie autobusowe (125, 128, 132) docierające do Nowej Huty. Wraz z dostawami kolejnych partii pojazdów tej serii ich ilość wzrosła do niemal 300 autobusów stając się najliczniejszym typem taboru.

Na specjalne życzenie MPK w Krakowie w 1990 roku dostarczono pierwsze do Polski pojazdy w odmiennym niż białe czerwone malowaniu. Specjalnie dla Krakowa Ikarusy pomalowano na biało niebiesko.

Likwidacja przegubowych Ikarusów rozpoczęła się wraz z pierwszymi dostawami nowoczesnych pojazdów kupowanych przez MPK w Krakowie. Z roku na rok coraz mniej ich wyjeżdżało na ulice, ale nawet ta niewielka pozostająca w użyciu liczba starych autobusów dawała się we znaki zarówno pasażerom jak i mechanikom. Ostatecznie, po niemal 26 latach eksploatacji przegubowe Ikarusy wycofano z ruchu we wrześniu 2007 roku.

Przez ponad ćwierć wieku MPK w Krakowie eksploatowało ponad 300 autobusów Ikarus 280. Wiele z nich przeszło różne naprawy wykonywane zarówno w warsztatach MPK jak i w firmach zewnętrznych. Po przeprowadzonych naprawach różniły się wyposażeniem wewnętrznym a nawet zewnętrznym. W dwóch przypadkach autobusy przegubowe zostały przebudowane z pojazdów krótkich, które dołączyły do 299 autobusów zakupionych na Węgrzech.

W kolekcji historycznych pojazdów komunikacji miejskiej MPK SA w Krakowie znajdują się dwa autobusy Ikarus 280. Pierwszy o numerze 34260, który nieprzerwanie od 1988 roku stacjonował w zajezdni Czyżyny, a następnie Wola Duchacka oraz autobus o numerze 24575 zakupiony w 2013 roku, który w trakcie ostatniej naprawy otrzymał barwy stosowane od 1992 roku.

Dane Techniczne:

.....
Długość: 16.500 mm
Szerokość: 2.500 mm
Wysokość: 3.100 mm
Rozstaw: 5.400/6.200 mm
Ciężar: 12.500 kg
Typ silnika: D 2156 Raba
Moc silnika: 140 kW
Ilość miejsc: 35/113
Ilość pojazdów serii: 301
Okres eksploatacji serii: 1981-2007



W krakowskiej komunikacji pierwsze przyczepy autobusowe marki Schumann służące do przewozu pasażerów pojawiły się w 1940 lub 1941 roku. Zostały sprowadzone wraz z autobusami austriackiej marki Gräf&Stift. Obsługiwały one linię kursującą pomiędzy obecną ulicą Królewską a szpitalem przy ulicy Prądnickiej. Prawdopodobnie pochodziły z Wiednia. Część z nich została wywieziona wraz z wycofującymi się wojskami. W Krakowie pozostała jedna, która służyła do 1949 lub 1950 roku.

Kolejne przyczepy w MPK w Krakowie pojawiły się dopiero w 1975 roku. Były to 22 pojazdy P01 wyprodukowane przez zakłady w Jelczu w oparciu o elementy nadwozia popularnych autobusów Jelcz RTOP nazywanych często ogórkami.

W 2017 roku MPK S.A. w Krakowie zakupiło niezwykle rzadki egzemplarz przyczepy autobusowej wyprodukowanej w 1943 roku przez zakłady Gottfried Lindner AG w Ammendorf (tych samych, które były producentem krakowskiego wagonu SN4-151). Nieznane są losy tego pojazdu, ale można przypuszczać, że dotarła ona w nasze rejony w okresie działań wojennych lub tuż po ich zakończeniu. Budowa pojazdu, z uwagi na okres budowy jest niezwykle prosta: zamiast układu kierowniczego przedniej osi powiązanej z dyszlem w pojeździe jest sztywna obrotnica będąca rozwiązaniem z pojazdów ciężarowych. Wnętrze pozbawione wszelkich ozdób i elementów z metali kolorowych a dach wykonany z klepek drewnianych obitych na zewnątrz impregnowanym materiałem. Wybudowana została jako pojazd doczepiany do pojazdów komunikacji miejskiej o czym świadczą pneumatycznie składane drzwi jakie znamy z autobusów bardziej nam współczesnych. Jej wyposażenie, w tym dla pasażerów, jest podobne do przyczep jakie były eksploatowane w Krakowie w latach czterdziestych.

Dane Techniczne:

.....
Długość: 5.800 mm
Szerokość: 2.200 mm
Wysokość: 3.200 mm
Rozstaw: 3.600 mm
Ciężar: 3.100 kg
Ilość miejsc: 23



Ikarus 280

Seria: Samochody krakowskiego MPK



Przyczepa autobusowa Lindner

Seria: Samochody krakowskiego MPK

