

PRZEWOŹNIK BRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 1 (82) 2022
styczeń – marzec



W numerze:

MPK z tytułem
Zielony Orzeł „Rzeczpospolitej”

Świąteczny tramwaj MPK
na ulicach Krakowa

Zbierz kolekcję kart
z pojazdami krakowskiego MPK –
w tym numerze karty
z urządzeniami dwudrogowymi

*Składamy serdeczne życzenia
zdrowia, wszelkiej pomyślności
i wytrwałości w dążeniu do realizacji założonych celów.
Niech radość i pokój Świąt Bożego Narodzenia,
towarzyszą przez cały Nowy 2022 Rok
życzy
MPK S.A. w Krakowie
i
zespół redakcyjny „Przewoźnika Krakowskiego”.*



MPK DBA O DOBRY KLIMAT

W „Przewoźniku Krakowskim” już wiele razy pisaliśmy o działaniach MPK S.A., których celem jest troska o klimat. Pasażerowie od wielu lat mogą korzystać z bezemisyjnych autobusów i nowoczesnych tramwajów, wyposażonych w system rekuperacji i oszczędzania energii. MPK S.A. korzysta w coraz większym zakresie z odnawialnych źródeł energii. Na dachach kilku autobusów są zamontowane panele fotowoltaiczne, które zasilają działanie urządzeń w środku pojazdów, takich jak automaty, kasowniki. Energia słoneczna będzie też wkrótce zapewniać energię potrzebną do zasilania Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie. To są te najbardziej widoczne efekty starań MPK S.A. o to, aby świadczenie usługi transportowej było nie tylko komfortowe dla pasażerów, ale także jak najbardziej przyjazne dla środowiska.

Poza tymi działaniami są także te, które nie są dla mieszkańców tak widoczne, ale to nie oznacza, że są mniej ważne. Ocieplanie budynków i eliminowanie strat ciepła, korzystanie z wody deszczowej i obiegu zamkniętego jest systematycznie od wielu lat realizowane przez MPK S.A. Za to właśnie podejście do klimatu i konsekwentne in-

westycje w ekologiczne rozwiązania dziennik „Rzeczpospolita” nagroził MPK S.A. w Krakowie tytułem „Zielony Orzeł Rzeczypospolitej”. Cieszy nas, że ogólnopolska gazeta doceniła krakowskiego przewoźnika właśnie za te ekologiczne działania. To potwierdza, że to co robimy ma sens i jest ważne nie tylko lokalnie, ale wpisuje się w globalne działania na rzecz klimatu.

Obok inwestycji wartych miliony złotych, w MPK S.A. zachęcamy pracowników do troski o własne zdrowie i uprawiania sportu. Krakowski przewoźnik może się pochwalić organizowaną od wielu lat piłkarską ligą MPK, działa grupa biegowa skupiająca kilkudziesięciu pracowników regularnie trenujących i biorących udział w oficjalnych zawodach, w tym tak wymagających jak półmaratony, maratony czy biegi górskie.

W tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego” nie zapominaamy także o okresie świątecznym. Piszemy o tramwaju, który pięknie oświetlony znów kursuje ulicami miasta i mam nadzieję będzie wywoływał uśmiech na twarzach mieszkańców i turystów. Nie zabraknie także relacji z przekazania prezentów mikołajkowych dla chorych dzieci ze Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego.

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: Wyremontowany wagon transportowy z życzeniami świątecznymi dla mieszkańców.
Fot. Jacek Kołodziej

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:

MPK dba o dobry klimat <i>Marek Gancarczyk</i>	3
MPK nagrodzone Zielonym Ortem „Rzeczpospolitej” za osiągnięcia ekologiczne	5
Ekologia w MPK S.A. <i>Marek Gancarczyk, Danuta Walas</i>	6
Autobusy zamówione przez KrakTransRem już w Krakowie <i>Marek Gancarczyk</i>	9
MPK wymienia nazwy przystanków i dodaje numery <i>Marek Gancarczyk</i>	10
Symulator tramwaju w procesie szkolenia przyszłych motorniczych <i>Maciej Górowski</i>	11
Mikołaj zawiózł prezenty chorym dzieciom radiowozem MPK <i>Marek Gancarczyk</i>	14
Świąteczny tramwaj MPK już kursuje <i>Marek Gancarczyk, Małgorzata Rzycki</i>	14
KHK S.A. – tradycja i nowoczesność <i>Dominika Biesiada-Klimczak</i>	15
Lista odznaczonych podczas gali jubileuszowej z okazji 25-lecia KHK S.A. <i>Dominika Biesiada-Klimczak</i>	15
Edukacyjna Trasa Trambusiowa <i>Bożena Migas</i>	17
Dzieci poznawały zawód motorniczego <i>Marek Gancarczyk, Piotr Przyjemski</i>	17
Rys historyczny zakładowego konkursu BHP w MPK S.A. w Krakowie <i>Stanisław Skuba</i>	18
Najlepsza Stacja Obsługi wybrana <i>Katarzyna Sadowska</i>	19
Aplikacja „TELE-BUS Kraków” coraz popularniejsza <i>Jan Podkopać</i>	20
Usprawnienia w komunikacji pomiędzy Główną Dyspo- zytornią Ruchu a pasażerami <i>Michał Wójtowicz</i>	21
MPK włącza się w obchody odzyskania niepodległości przez Polskę <i>Jerzy Maszewski</i>	22
Ikarus 280 – 40 lat minęło <i>Jacek Kołodziej</i>	23
MPK S.A. społecznym opiekunem zabytków <i>Marek Gancarczyk</i>	25
Jesienne ćwiczenia strażaków <i>Władysław Żmuda</i>	27
Liga MPK gra już dziesiąty sezon <i>Janusz Więckowski</i>	28
Zagrali dla dzieci z hospicjum <i>Janusz Więckowski</i>	29
Bieganie samemu nie daje tyle frajdy co udział w biegu masowym <i>Michał Sobolewski</i>	30
Dzień Seniora w hali Stacji Obsługi i Remontów <i>Lilianna Jakiel</i>	31
Szybciej w tunelu KST? <i>Zarząd Dróg Miasta Krakowa</i>	33
Wszystkich Świętych 2021 <i>Krzysztof Francuz</i>	33
Nowy Punkt Socjalny dla kierowców <i>Michał Wójtowicz</i>	34
Remont torowiska wzdłuż ul. Zakopiańskiej <i>Krzysztof Francuz</i>	35
W Krakowie powstaje linia tramwajowa do Mistrzejowic <i>Gabriela Łazarczyk</i>	35
Tramwajem do Walcowni nie dojedziemy <i>Jacek Kołodziej</i>	38
Działalność Koła PCK i Klubu „HDK” PCK w 2021 r. <i>Władysław Michalski</i>	40
Święto motorniczych <i>Marek Gancarczyk</i>	40
Kalendarium <i>Piotr Kula</i>	41
Wycieczka dzieci pracowników MPK S.A. <i>Robert Nagraba</i>	41
Fotozabawa <i>Jerzy Maszewski</i>	42



11



14



23



31

MPK NAGRODZONE ZIELONYM ORŁEM „RZECZPOSPOLITEJ” ZA OSIĄGNIĘCIA EKOLOGICZNE



Przyznanie tytułu komentował Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

Informację o przyznaniu tytułu MPK S.A. w Krakowie przesłał redaktor naczelny „Rzeczpospolitej”

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zostało wyróżnione tytułem Zielony Orzeł „Rzeczpospolitej” za osiągnięcia ekologiczne. Wyróżnienie zostało przyznane w kategorii: przedsiębiorstwa.

Redakcja dziennika „Rzeczpospolita” i kapituła konkursu docenili krakowskiego przewoźnika przede wszystkim za budowanie zeroemisyjnej floty pojazdów komunikacji miejskiej oraz wykorzystanie energii słonecznej do zasilania urządzeń wewnątrz autobusów.

– *Bardzo się cieszę, że nasze działania zostały docenione takim wyróżnieniem. Ten tytuł potwierdza, że krakowski przewoźnik realizuje bardzo dużo inwestycji, które sprawia-*

ją, że transport miejski jest nie tylko coraz bardziej komfortowy dla pasażerów, ale także coraz bardziej przyjazny dla środowiska. Mieszkańcy Krakowa już od 2018 roku mają do dyspozycji wyłącznie autobusy spełniające najwyższe europejskie normy. Obecnie po ulicach miasta kursuje już niemal 80 autobusów elektrycznych, a będzie ich jeszcze więcej – komentował przyznanie nagrody Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Warto podkreślić, że w tym roku zakończyły się dostawy 50 nowoczesnych tramwajów wyposażonych m.in. w systemy oszczędzania i magazynowania energii. Kolejne 60 takich tramwajów trafi do Krakowa w latach 2022-2023. Spore środki MPK S.A. przeznacza także na modernizację zajezdni. Dzięki temu w obiektach krakowskiego przewoźnika funkcjonują rozwiązania ograniczające straty ciepła, wykorzystujące wodę deszczową, a także odnawialne źródła energii. Przykładem jest zajezdnia tramwajowa w Nowej Hucie, gdzie energia potrzebna do jej funkcjonowania wkrótce będzie pochodzić z zamontowanych na dachu nowej hali paneli fotowoltaicznych. ■

EKOLOGIA W MPK S.A.



MPK S.A. planuje zakup kolejnych 20 autobusów elektrycznych

TRANSPORT W KRAKOWIE PRZYJAZNY DLA ŚRODOWISKA

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie podejmuje wiele działań, aby transport publiczny był jak najbardziej przyjazny dla środowiska. Od wielu lat inwestuje w nowoczesny i ekologiczny tabor. Ta troska o środowisko jest jednym z najważniejszych elementów prowadzonej przez MPK S.A. wymiany taboru autobusowego i tramwajowego. Kraków jest miastem, w którym

pasażerowie mają do dyspozycji wyłącznie ekologiczne, przyjazne dla środowiska autobusy.

PIERWSZA W POLSCE REGULARNA LINIA OBSŁUGIWANA AUTOBUSAMI ELEKTRYCZNYMI

29 kwietnia 2014 roku, Kraków jako pierwsze miasto w Polsce, uruchomił regularną linię obsługiwaną autobusami elektrycznymi. W swój pierwszy kurs autobusy elektryczne wyruszyły z placu przy Barbakanie.

Decyzja o uruchomieniu w Krakowie linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne wynikała przede wszystkim z troski o środowisko i czyste powietrze. Wyposażone w elektryczny napęd pojazdy nie wytwarzają zanieczyszczeń, a jednocześnie zapewniają wysoki komfort przejazdu.



Nowoczesna myjnia w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta korzysta z wody deszczowej oraz działa w obiegu zamkniętym

BUDOWA STACJI DO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH PRZEZ PANTOGRAF

Niecały miesiąc po uruchomieniu pierwszej w Polsce regularnej linii autobusowej obsługiwanej przez autobusy elektryczne, 9 czerwca 2014 roku przy ul. Pawiej powstała specjalna stacja ładowania baterii autobusów elektrycznych. Ładowanie odbywa się tam od tej pory cały czas przy użyciu pantografu, zamontowanego na dachu autobusów. Po jego podniesieniu baterie ładowane są energią pobieraną z sieci trakcyjnej.

Ten sposób uzupełnienia baterii sprawia, że autobusy elektryczne mogą być doładowywane między jednym kursem a drugim i nie muszą zjeżdżać do zajezdni. Ładowanie baterii autobusów elektrycznych z sieci trakcyjnej jest bardzo efektywne – do podładowania wystarcza zaledwie kilkanaście minut. Było to pierwsze tego rodzaju rozwiązanie w ładowaniu autobusów elektrycznych zastosowane w Polsce.

Ponieważ liczba autobusów elektrycznych w Krakowie systematycznie się zwiększa, krakowski przewoźnik w 2018 roku uruchomił dwie kolejne stacje do ładowania przez pantograf – na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka i przy ul. Pawiej. Kolejne tego rodzaju stacje ładowania powstały także w czterech nowych lokalizacjach: Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, ul. M. Konopnickiej, ul. Piaszczyńska i ul. Aleksandry. W planach jest budowa kolejnych stacji do ładowania.

AUTOBUSY ELEKTRYCZNE

Obecnie MPK S.A. w Krakowie posiada już 80 autobusów elektrycznych (wraz z pojazdami testowanymi). 50 prze-

gubowych autobusów elektrycznych, które zostały dostarczone do Krakowa w 2021 roku, na czterech liniach 144, 173, 179 i częściowo 503 kursuje przez Aleje Trzech Wieszczów, a więc w rejonie miasta, gdzie odnotowywane są największe przekroczenia norm zanieczyszczenia powietrza.

Autobusy bezemisyjne stanowią już prawie 14 proc. całego taboru MPK S.A. W planach krakowskiego przewoźnika jest zakup kolejnych 20 autobusów elektrycznych.

AUTOBUSY HYBRYDOWE W KRAKOWIE

Oprócz autobusów elektrycznych MPK S.A. eksploatuje także autobusy hybrydowe. Obecnie jest ich w Krakowie 34. Największą zaletą zamówionych przez MPK S.A. autobusów jest napęd hybrydowy składający się z silników elektrycznych i silnika spalinowego spełniającego najwyższe europejskie normy ochrony środowiska Euro 6.

Pojazdy są nie tylko przyjazne dla środowiska, ale także zapewniają komfortowy i bezpieczny przejazd pasażerom. Są wyposażone w klimatyzację, monitoring, automaty biletowe i nowoczesny system informacji pasażerskiej, złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic elektronicznych wyświetlających trasę przejazdu. Na zakup elektrycznych i hybrydowych autobusów MPK S.A. wydało ok. 250 mln zł, z czego ponad 181 mln pochodziło ze środków UE.



Panele fotowoltaiczne na dachu autobusu

AUTOBUSY Z BATERIAMI SŁONECZNYMI NA DACHACH

Na dachach siedmiu autobusów przegubowych krakowskiego przewoźnika został zamontowany system technologii fotowoltaicznej, który przetwarza promieniowanie słoneczne bezpośrednio na energię elektryczną. Przypomnijmy, że testy tego rozwiązania MPK S.A. w Krakowie rozpoczęło już w 2015 roku. System technologii fotowoltaicznej został wtedy zamontowany w dwóch autobusach.



Panele fotowoltaiczne na nowej hali w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta

System technologii fotowoltaicznej służy do wspomagania zasilania instalacji pokładowej autobusu (24 V), która dostarcza energię m.in. do automatów biletowych, kasowników, tablic elektronicznych oraz oświetlenia. Warto podkreślić, że system pozwala pokryć znaczne zapotrzebowanie autobusu na energię elektryczną, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa. System działa w pełni automatycznie załączając się w chwili wystąpienia zapotrzebowania na energię w pojeździe i wyłączając w momencie pełnego naładowania akumulatorów.

MODERNIZACJA STACJI OBSŁUGI TRAMWAJÓW W NOWEJ HUCIE

W 2017 roku MPK S.A. w Krakowie uruchomiło nowoczesną halę myjni w Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Jest to pierwsza w Krakowie hala myjni obsługująca tramwaje i autobusy. Warto podkreślić fakt, że myjnia wykorzystuje wodę pochodzącą z opadów deszczowych. Hala jest ogrzewana, dzięki temu funkcjonuje przez cały rok niezależnie od warunków atmosferycznych. Wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań, takich jak zamknięty obieg wody, system pozyskiwania wody deszczowej,

możliwość obsługi różnych typów pojazdów wpływa na obniżenie kosztów funkcjonowania i zwiększa możliwości obsługi pojazdów. Jednocześnie dzięki tym rozwiązaniom myjnia spełnia wysokie standardy ochrony środowiska.

Obecnie na terenie stacji powstaje hala dla tramwajów, na dachu której zostaną zamontowane panele fotowoltaiczne. Energia pochodząca z odnawialnych źródeł energii będzie wkrótce stanowić główne źródło energii dla funkcjonowania całej stacji. Koszt modernizacji Stacji Obsługi Tramwajów w Nowej Hucie to niemal 135 mln zł.

DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z OGRANICZENIEM STRAT CIEPŁA

Na pozostałych obiektach MPK S.A. także zostały wykonane prace polegające na maksymalnym ograniczeniu strat ciepła, m.in. budynki zostały ocieplone. Remonty obiektów oraz budowa obiektów na przestrzeni lat 2013-2021 wraz z ociepleniem ścian, wymianą okien, drzwi, bram wjazdowych, wymianą świetlików dachowych i ociepleniem dachów oraz remont instalacji CO spowodowały w efekcie znaczne zmniejszenie zużycia energii. Koszty tych prac to ponad 25 mln zł.

Z kolei w latach 2016-2019 wymieniona została sieć CO i Ciepłej Wody Użytkowej w celu ograniczenia strat ciepła na rurociągach. Koszt tego przedsięwzięcia to ponad 1 mln zł.

MPK S.A. w latach 2013-2015 prowadziło także inwestycje polegające na wymianie sieci wodociągowych w obiektach w celu uzyskania zmniejszenia zużycia wody. Koszt tych inwestycji wyniósł ponad 850 tys. zł.

REKUPERACJA W NOWYCH TRAMWAJACH

MPK S.A. w Krakowie inwestuje w zakup nowoczesnych tramwajów. Tylko w latach 2019-2021 do stolicy Małopolski zostało dostarczonych 50 nowych wagonów. Podpisane w 2020 roku umowy już zagwarantowały kolejne dostawy 60 nowych tramwajów. Zostały zaplanowane na lata 2022-2023. Wszystkie nowe tramwaje są przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwia magazynowanie energii wytwa-

rzanej podczas hamowania. Z kolei specjalna konstrukcja jezdni ram wózków zapewnia zmniejszenie zużycia kół oraz torowiska, a także wpływa na zmniejszenie drgań emitowanych podczas jazdy, co podnosi komfort podróży i ma też pozytywny wpływ na środowisko.

Cztery tramwaje z tych dostaw jako pierwsze w Polsce mają 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 trakcyjnej. W Krakowie kursują już dwa takie wagony. Testy tego rozwiązania zaczęły się już w grudniu 2020 roku i były prowadzone w ścisłym centrum miasta.

Zakup 110 nowych, przyjaznych dla środowiska tramwajów to koszt ponad 861 mln zł, z czego część pochodzi ze środków UE. ■

MAREK GANCARCZYK

AUTOBUSY ZAMÓWIONE PRZEZ KRAKTRANSREM JUŻ W KRAKOWIE



Zakup 12 autobusów (3 pojazdów przegubowych i 9 pojazdów 12-metrowych) przez KrakTransRem (spółkę-córkę MPK S.A. w Krakowie) to efekt planów tej spółki na świadczenie komercyjnych usług przewozowych w zakresie dowozu osób na sympozja, konferencje i imprezy okolicznościowe (np. przewozy gości weselnych).

Jednocześnie zakupione autobusy będą także mogły być wykorzystywane jako pojazdy rezerwowe na regularnych liniach w komunikacji miejskiej w Krakowie (np. w sytuacji, gdy trzeba będzie zapewnić zastępczą komunikację autobusową lub gdy będzie potrzebne wzmocnienie danej linii autobusowej). ■

MPK WYMIENIA NAZWY PRZYSTANKÓW I DODAJE NUMERY



Rozpoczął się już pierwszy etap prac związanych z wymianą wszystkich nazw przystanków, których celem jest dodanie numerów do każdej lokalizacji.

Zgodnie z planem przygotowanym przez MPK S.A. do końca 2021 roku nowe oznakowanie z numerami zostanie zamieszczone na ok. 800 przystankach. W pierwszej kolejności wymieniane będą nazwy na przystankach tramwajowych i autobusowych w rejonie I oraz II Obwodnicy, a następnie ciągi komunikacyjne w kierunku Bronowic Małych, Nowego Bieżanowa, Czerwonych Maków oraz wzdłuż ul. Mogiłskiej w kierunku Nowej Huty.

Te działania to m.in. efekt oczekiwań osób niewidomych i słabowidzących korzystających z aplikacji, a także tu-

rystów nie znających miasta, dla których oznaczenie numerami każdego przystanku pomoże w poruszaniu się i ustalaniu, w którym dokładnie miejscu będą wsiadać i wysiadać z tramwaju czy autobusu. Jest to szczególnie ważne w tych lokalizacjach, gdzie jedna nazwa przystanku mogła oznaczać kilka różnych lokalizacji, przy różnych ulicach, a w dodatku w znacznej odległości od siebie, tak jak np. Rondo Mogiłskie, czy Plac Centralny im. Ronalda Reagana.

Kolejnym etapem prac będzie zmiana rozkładów jazdy zarówno na przystankach, jak i na stronie internetowej, gdzie również każdy przystanek będzie uzupełniony o swój numer. Zakończenie tych prac przewidziane jest w 2022 roku. ■

MACIEJ GÓROWSKI

SYMULATOR TRAMWAJU W PROCESIE SZKOLENIA PRZYSZŁYCH MOTORNICZYCH

23 września 2021 roku została podpisana umowa pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, a Politechniką Krakowską w sprawie włączenia symulatora tramwaju do procesu szkolenia osób odbywających w Ośrodku Szkolenia Kierowców i Motorniczych kurs na pozwolenie do kierowania tramwajem. Wspomniany symulator znajduje się w Laboratorium Budowy i Eksploatacji Pojazdów Szynowych Katedry Pojazdów Szynowych i Transportu Wydziału Mechanicznego PK. Jest to pierwszy opracowany w Polsce profesjonalny symulator jazdy tramwajem. Urządzenie składa się z wiernie odwzorowanej kabiny tramwaju NGT6, układu projekcji scenarii jazdy i nagłośnienia, stanowiska instruktorskiego oraz dedykowanego oprogramowania symulacyjnego i instruktorskiego.

Symulator jest wykorzystywany w procesie dydaktycznym studentów, w ramach prac naukowo-badawczych oraz właśnie szkoleń. Z punktu widzenia procesu dydaktycznego urządzenie to jest praktycznym uzupełnieniem wiedzy teoretycznej, umożliwiającym rzeczywiste zapoznanie się z budową, eksploatacją oraz zasadami sterowania pojazdu szynowego, jak również działaniem infrastruktury go otaczającej w ruchu miejskim.

W sierpniu bieżącego roku zostały przeprowadzone pilotażowe jazdy szkoleniowe dla uczestników kursu u krakowskiego przewoźnika, które potwierdziły zasadność włączenia szkoleń na symulatorze jako stałego elementu szkolenia dla przyszłych motorniczych. Warto zauważyć, że taka forma szkolenia jest już standardem w ramach kursów dla maszynistów kolejowych jak również zawodowych maszynistów w ramach procesu szkoleń okre-



Symulator Tramwaju NGT6 w Laboratorium Budowy i Eksploatacji Pojazdów Szynowych KPSiP PK.



Widok wnętrza kabiny z projekcją scenarii jazdy

sowych. Od 2023 roku decyzją Urzędu Transportu Kolejowego przed przystąpieniem do jazd szkoleniowych na kolejowych pojazdach trakcyjnych, kandydat kończący kurs na licencję maszynisty będzie musiał zdać egzamin praktyczny właśnie z wykorzystaniem symulatora.

Współpraca MPK i PK w zakresie szkoleń na symulatorze miała rozpocząć się znacznie wcześniej jednak plany pokrzyżowała pandemia koronawirusa.

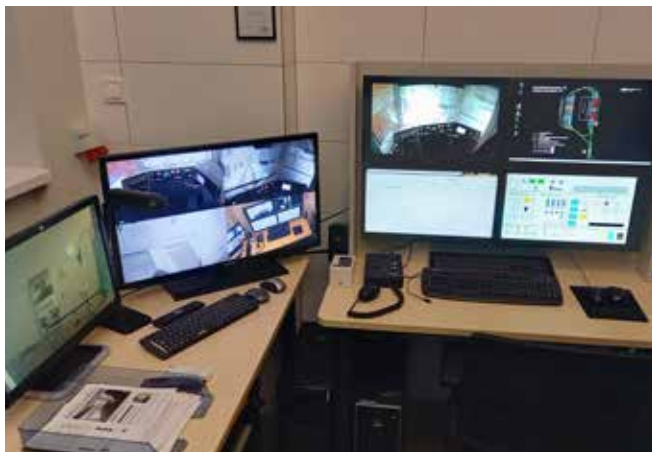
Jazdy przyszłych motorniczych w symulatorze mają na celu sprawniejsze rozpoczęcie szkoleń praktycznych w rzeczywistych wagonach szkoleniowych oraz jeszcze lepsze przygotowywanie kandydatek i kandydatów do przyszłej pracy w zawodzie. Przed rozpoczęciem jazd prawdziwym tramwajem, kursanci zapoznają się z zasadami prowadzenia takiego pojazdu właśnie z wykorzystaniem jazdy w sferze wirtualnej. Podczas szkolenia szczególna uwaga zwracana jest na sytuacje, z którymi spotkają się w pracy. Specjalistyczne oprogramowanie umożliwia również wdrażanie sytuacji nietypowych oraz takich, które w rzeczywistości mogłyby doprowadzić do sytuacji niebezpiecznych. Dzięki symulowanej rzeczywistości, wszystko odbywa się w bezpiecznych warunkach bez wprowadzania realnego zagrożenia.

Nie bez znaczenia jest również samo zapoznanie się z działaniem wyposażenia kabiny i pulpitu sterowniczego. Działa ono analogicznie jak w prawdziwym tramwaju tego

typu. Dzięki temu osoba jadąca w symulatorze poznaje działanie poszczególnych funkcji sterowniczo – kontrolnych i zachowanie urządzeń tramwaju podczas jazdy, a nie tylko w warunkach szkolenia teoretycznego na terenie zajezdni. To powoduje, że wyjazd rzeczywistym wagonem szkoleniowym na miasto odbywa się znacznie sprawniej, gdyż kursant skupia się już na obserwacji otoczenia, a nie jest na przykład zaskakiwany działaniem wyposażenia pulpitu sterowniczego, czy też infrastruktury. Warto zaznaczyć, że wagon typu NGT6, który jest odzwierciedlony w symulatorze, jest wagonem wykorzystywanym do jazd szkoleniowych.

Każde szkolenie nadzorowane jest przez wykwalifikowanego instruktora Politechniki Krakowskiej, który posiada uprawnienia do prowadzenia tramwajów oraz zawodowo zajmuje się aspektami projektowania, budowy i eksploatacji pojazdów szynowych.

Kandydaci przychodzą na szkolenie w grupach dwuosobowych. Podczas gdy jedna osoba prowadzi tramwaj po wirtualnych trasach miasta, druga obserwuje przejazd i słucha komentarzy instruktora nadzorującego jazdę. Następnie osoby te zmieniają się. Jazda w symulatorze zaczyna się na terenie zajezdni, gdzie należy przygotować tramwaj do wyjazdu. Następnie kursant jedzie przez zajezdnię. Musi zachować szczególną ostrożność podczas wyjazdu z hali i przejazdu obok innych pojazdów.



Stanowisko instruktorskie symulatora

Obserwuje ułożenie zwrotnic i w razie potrzeby zmienia ich położenie. Kontroluje prędkość jazdy i obserwuje znaki i inne elementy infrastruktury. Przed wyjazdem z zajezdni musi rozłożyć lusterko. Po przekroczeniu automatycznie otwieranej bramy wyjazdowej włącza się do ruchu miejskiego, gdzie oczywiście musi stosować się do przepisów ruchu drogowego i zasad prowadzenia tramwaju. Poznaje czynności i sposób dojazdu do rozjazdów i sterowania zwrotnicami w systemie podcierwieni (strefa działania, ustawianie zwrotnic, doleganie iglic, wskazania sygnalizatorów zwrotnicowych i blokada zwrotnic). Przejeżdża przez skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną jak również takie, gdzie o pierwszeństwie decydują znaki. Oswaja się z obowiązkiem jazdy z ograniczeniem prędkości do 10 km/h na rozjazdach i skrzyżowaniach torów. Bardzo ważnym zakresem szkolenia jest również obserwacja izolatorów sekcyjnych na sieci trakcyjnej i odpowiednia ocena odległości do przerwania rozruchu, jak również umiejętność ruszenia tuż przed izolatora. Poznaje także zasady obsługi peronów przystankowych (zatrzymywanie, sterowanie drzwiami, obserwacja lusterek, ruszanie), czy też przejazdu przez pętle. Wirtualne trasy zaimplementowane w symulatorze odwiedzają różne miejsca z obszaru Krakowa. Kursant przejeżdża na przykład przez splot torów analogiczny jak na trasie, na Wzgórza Krzesławickie (Wiadukty), czy też przez tunel KST z sygnalizacją SBL. W symulatorze trenuje się włączanie do ruchu, ocenę możliwości przejazdu względem innych użytkowników ruchu (samochodów), przejazd przez przejścia dla pieszych, przejazd przez rozjazdy ze zwrotnicami zablokowanymi dla danego kierunku jazdy, obserwację znaków, sygnalizatorów i sieci trakcyjnej. Zwracana jest również uwaga na właściwe wymijanie się tramwajów na zwrotnicach rozjazdowych oraz na odpowiednie zatrzymywanie pojazdu w stosunku do innych tramwajów. Na koniec jazdy szkoleniowej prowadzący symulator zjeżdża do zajezdni. Podczas wjazdu do zajezdni musi pamiętać o zło-



Podczas szkolenia

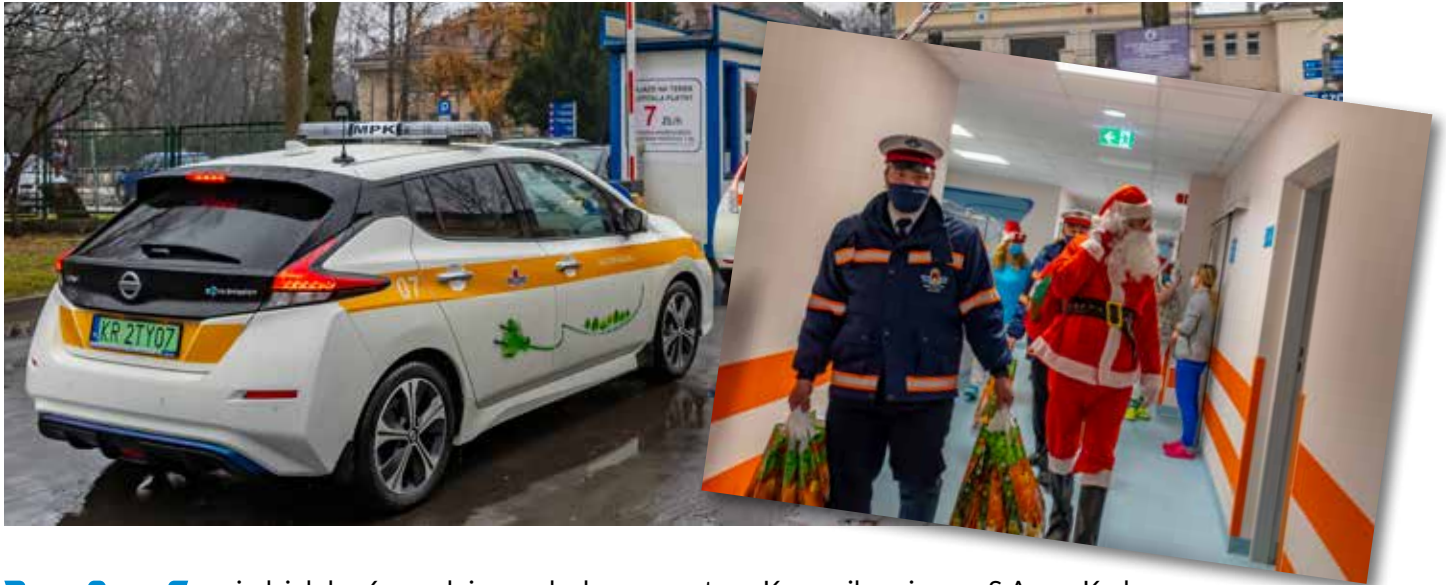
żeniu lusterka, odpowiednim sterowaniu i przejeździe przez bramy, respektowaniu znaków STOP i zachowaniu odpowiedniej ostrożności. Docelowo wjeżdża na halę OC, zatrzymuje pojazd i opuszcza kabinę zgodnie z procedurą. W ramach szkolenia omawiana jest również prawidłowa technika jazdy (rozpędzanie, wybieg, hamowanie, płynność i odpowiednia dynamika jazdy), prawidłowe reagowanie na zmianę profilu trasy (wzniesienia, spadki, łuki torowe), aspekt oporów ruchu oraz przyczepności pomiędzy kołem, a szyną i używanie piasecznic itp.

Założeniem dla jazd szkoleniowych z wykorzystaniem symulatora jest to, że odbywają się one w możliwie najkrótszym terminie w stosunku do pierwszych jazd rzeczywistym wagonem szkoleniowym.

Dotychczas w symulatorze przeszkolone zostały 22 osoby. Uczestnicy chwalili sobie to, że mogli potrenować jazdę w sferze wirtualnej przed realnym wyjazdem rzeczywistym tramwajem. Kolejni kursanci pojawią się w Laboratorium Katedry Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej w Czyżynach już w ramach kolejnego kursu organizowanego przez MPK S.A. w Krakowie. W ramach trwającej od lat współpracy, pracownicy Katedry Pojazdów Szynowych i Transportu świadczą dla MPK S.A. różne usługi związane z pracami badawczymi i analitycznymi oraz ekspertyzami. Katedra jest też jednostką upoważnioną do realizacji badań technicznych tramwajów. Dzięki owocnej współpracy zajęcia dydaktyczne ze studentami związane z budową i eksploatacją tramwajów odbywają się również na terenie i przy wsparciu przedstawicieli MPK S.A. W 2020 r. Politechnika Krakowska i MPK S.A. wraz z firmami NEWAG S.A, CYBID sp. z o.o. i MEDCOM sp. z o.o. w ramach wspólnego projektu pn. „Autonomizacja jazdy tramwajem jako narzędzie wspierające pracę motorniczych” przeprowadziły w Krakowie udany przejazd tramwaju w trybie sterowania autonomicznego. Kolejna odsłona współpracy z krakowskim przewoźnikiem to właśnie rozpoczęte w szkolenia kandydatów na motorniczych. ■

MAREK GANCARCZYK

MIKOŁAJ ZAWIÓZŁ PREZENTY CHORYM DZIECIOM RADIOWOZEM MPK



W poniedziałek, 6 grudnia, małych pacjentów Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego odwiedził Święty Mikołaj z workiem prezentów. Towarzyszyli mu inspektorzy ruchu Miejskiego Przedsiębior-

stwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Podarunki przygotowało MPK S.A. oraz Urząd Miasta Krakowa. W wizycie w szpitalu brał udział uczeń z Zespołu Szkół Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Krakowie. ■

MAREK GANCARCZYK, MAŁGORZATA RZYZCZNAK

ŚWIĄTECZNY TRAMWAJ MPK JUŻ KURSUJE

W poniedziałek, 6 grudnia na krakowskie tory wyjechał świąteczny tramwaj MPK. Wyróżnia go specjalna świecąca dekoracja składająca się z 48 ledowych liter oraz 10 innych świątecznych ozdób, takich jak choinki i płatki śniegu. Mamy nadzieję, że ten wyjątkowy wagon podobnie jak w poprzednich latach będzie wywoływał uśmiech u mieszkańców i turystów odwiedzających nasze miasto. Tramwaj ma przypominać, że zbliżają się święta Bożego Narodzenia, które są czasem radości i wzajemnej życzliwości.

Nieprzypadkowo ozdobiony światłami świąteczny tramwaj MPK wyjechał na tory 6 grudnia i nieprzypadkowo przed wyjazdem został osobiście sprawdzony przez Mikołaja. Tego dnia jest przecież dzień Świętego Mikołaja, a więc dzień rozdawania prezentów. Świąteczny tramwaj



MPK kursował tego dnia na linii nr 6 (Kurdwanów P+R – Cichy Kąciak). W kolejnych dniach będzie go można zobaczyć na innych liniach. ■

DOMINIKA BIESIADA-KLIMCZAK

KHK S.A. – TRADYCJA I NOWOCZESNOŚĆ



Tadeusz Trzmiel, prezes KHK S.A. w Krakowie

Wtym roku minęło 25 lat od powołania Krakowskiego Holdingu Komunalnego S.A., w skład którego wchodzi spółki: Wodociągi Miasta Krakowa S.A., MPEC S.A., MPK S.A. oraz Arena Kraków. To także jubileusz 5-lecia eksploatacji Ekospalarni Kraków – jednej z największych i najbardziej strategicznych inwestycji miejskich ostatnich lat.

W 1996 roku Rada Miasta Krakowa utworzyła Krakowski Holding Komunalny oraz podatkową grupę kapitałową. – Jej siłę zbudowały nasze znakomite spółki. To bezprecedensowe, unikatowe w skali kraju rozwiązanie – wciąż nie ma w Polsce drugiego takiego holdingu – z powodzeniem funkcjonuje do dzisiaj. Trudna i – wydawać by się mogło – ryzykowna decyzja o powołaniu holdingu i grupy, przyniosła i nadal przynosi wymierne korzyści mieszkańcom Krakowa – mówi Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa.

Jak zaznacza Tadeusz Trzmiel, prezes Zarządu KHK S.A., powołanie holdingu było możliwe dzięki szerokiemu

konsensusowi politycznemu oraz zaangażowaniu organów zarządczych i kadry miejskich spółek. – Decyzja została wypracowana w wyniku szeroko prowadzonych konsultacji z przedstawicielami wszystkich gminnych firm, które miały wejść w skład grupy podatkowej. Dziś, z perspektywy minionych 25 lat możemy podsumować ten trudny i owocny zarazem okres zakończony licznymi sukcesami, których owoce służą mieszkańcom. Funkcjonowanie podatkowej grupy kapitałowej pozwoliło to na osiągnięcie ok. 120 mln zł oszczędności podatkowych, które w całości zostały przeznaczone na inwestycje w infrastrukturę miejską.

– Krakowski Holding Komunalny to jedno z najważniejszych innowacyjnych rozwiązań finansowych nie tylko w Krakowie ale i w Polsce. To dowód, że mądra, ponad polityczna praca przynosi efekty. To powód do dumy dla krakowskiego samorządu. To także jeden z moich najważniejszych sukcesów samorządowych i powód do ogromnej satysfakcji, że brałem czynny udział w tak ważnym projekcie – mówi Bogusław Kośmider, współautor pomysłu utworzenia ze spółek ko-

munalnych podatkowej grupy kapitałowej oraz powołania KHK S.A., obecnie zastępca prezydenta Krakowa.

– Ważnym wydarzeniem w historii Spółki było powierzenie jej budowy Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów. Ta decyzja władz miasta podyktowana była nie tylko możliwościami zarządczymi, ale była również wyrazem zaufania do doświadczenia i kompetencji całego zespołu firmy.

Przygotowanie dokumentacji do przetargu, konkurs architektoniczny, wybór lokalizacji, konsultacje społeczne i przygotowanie wniosku o dofinansowanie budowy zakładu ze środków europejskich trwało dobrych kilka lat. Sama budowa – zaledwie dwa lata. W grudniu 2015 roku instalacja rozpoczęła pracę. W czerwcu 2016 roku Ekospalarnia została przejęta do eksploatacji przez KHK S.A. Od tego czasu mija już 5 lat dobrej, bezproblemowej pracy zakładu. Ta strategiczna dla miasta inwestycja przetwarza odpady nienadające się już do recyklingu i jednocześnie produkuje dla mieszkańców Krakowa prąd i ciepło. – Instalacja jest stale modernizowana. Od kilku lat rozwijany jest projekt fotowoltaiki. W 2020 roku na elewacji Ekospalarni Kraków zostały zamontowane ultralekkie, wytrzymałe i elastyczne panele. Innowacyjne rozwiązanie rodem z Austrii polega na wykorzystaniu połączenia materiałów: włókna szklanego z krystalicznymi krzemowymi ogniwami słonecznymi – mówi Jakub Bator, członek Zarządu KHK S.A. i jednocześnie dyrektor Ekospalarni Kraków. Z kolei w 2023 roku Ekospalarnia wzbogaci się o nowoczesną instalację odzysku energii ze spalin. – Ten innowacyjny projekt pozwoli nam zwiększyć produkcję ciepła w sezonie grzewczym i prądu w ciepłych miesiącach, bez konieczności zwiększenia zużycia paliwa, czyli w przypadku Ekospalarni – odpadów – dodaje J. Bator.

Z Ekospalarnią Kraków związane są kolejne projekty rozwojowe planowane do realizacji na najbliższe kilka lat. Jednym z nich jest połączenie zakładu bezpośrednio linią kablową z podstacją tramwajową Pleszów. – Chcemy z naszą instalacją docelowo dotrzeć do zajezdni w Nowej Hucie. Natomiast naszym celem na kolejne kilka lat jest realizacja projektu produkcji zielonego wodoru z odpadów. Dzięki członkostwu w Europejskim Sojuszu Wodorowym, w gronie wysokiej klasy specjalistów pracujemy nad wytwarzaniem go w oparciu o energię pochodzącą z odpadów komunalnych. Wytworzony wodór w ramach szerokiego wdrażania Gospodarki o Obiegu Zamkniętym byłby wykorzystany między innymi jako napęd do autobusów komunikacji miejskiej, które mieliśmy już okazję testować w Krakowie – podsumowuje Tadeusz Trzmiel.

Krakowski Holding Komunalny S.A. to także lider kilku grup zakupowych. Na największą uwagę zasługuje przeprowadzony przez spółkę przetarg na zakup zielonej energii dla instytucji miejskich. – Przez najbliższe dwa lata zielona energia napędzi krakowskie tramwaje i elektryczne autobusy, oświetli ulice oraz miejskie budynki użyteczności publicznej. Można powiedzieć, że od 1 lipca 2021 r. budynki i podmioty Gminy Miejskiej Kraków w mniejszym stopniu przyczyniają się do pogłębiania efektu cieplarnianego. Oznacza to, że w okresie dwóch lat unikniemy ponad 325 tysięcy ton emisji dwutlenku węgla. Będzie to znaczący wkład Krakowa w ochronę klimatu – mówi prezes Tadeusz Trzmiel. – Nie bez znaczenia są także wymierne oszczędności, które odniesie miasto. Będzie do minimum 6 mln zł w ciągu dwóch lat. To nasz kolejny wkład w lepsze i bardziej ekologiczne funkcjonowanie miasta. ■

LISTA ODZNACZONYCH PODCZAS GALI JUBILEUSZOWEJ Z OKAZJI 25-LECIA KHK S.A., 24.09.2021 R.

Odnaczeni Krzyżami Zasługi i Medalami za Długoletnią Służbę – pracownicy MPK S.A.

1. Osuch Franciszek – Srebrny Krzyż Zasługi
2. Morteck Zbigniew – Srebrny Krzyż Zasługi
3. Drożdż Artur – Brązowy Krzyż Zasługi
4. Adamski Marek – Brązowy Krzyż Zasługi
5. Talowski Edward – Brązowy Krzyż Zasługi
6. Ćwierz Jacek – Medal Złoty
7. Żmuda Władysław – Medal Złoty
8. Wróbel Ryszard – Medal Złoty
9. Macała Jan – Medal Srebrny

Pracownicy MPK S.A. odnaczeni Odznaką Honoris Gratia:

1. Bury Katarzyna
2. Fudala Kazimierz
3. Gancarczyk Marek
4. Jurga Stanisław
5. Kołodziej Jacek
6. Mitis Jan
7. Wawak Mariusz
8. Świerczyński Rafał
9. Walas Danuta

BOŻENA MIGAS

EDUKACYJNA TRASA TRAMBUSIOWA

W ramach Akademii Młodego Krakowianina zostały zaplanowane cztery spotkania z uczniami z krakowskich szkół, które miały się odbyć w listopadzie i grudniu 2021 roku w zajezdni tramwajowej w Podgórzu. Jednak z uwagi na pogarszającą się sytuację epidemiczną zrealizowane zostały dwie wycieczki w listopadzie - 4 i 18 listopada. Podczas zwiedzania zajezdni tramwajowej dzieci mogły nie tylko zobaczyć jak wygląda zajezdnia tramwajowa, ale również nauczyć się zasad bezpiecznego podróżowania pojazdami komunikacji miejskiej. W każdej wycieczce jako przewodnik brał udział Trambus – maskotka MPK S.A. w Krakowie, która jak zawsze wzbudzała u dzieci dużo radości. Podczas wizyty na zajezdni dzieci mogły dowiedzieć się jak wygląda praca motorniczego, na co należy zwracać uwagę, aby bezpiecznie podróżować komunikacją miejską, jakie zasady bezpieczeństwa obowiązują w pojazdach. Dzieci miały także możliwość zobaczyć miejsca na zajezdni, w których dba się o tramwaje, aby bezpiecznie i komfortowo woziły pasażerów. Dodatkową atrakcją dla



Dzieciom bardzo się podoba Trambus – oficjalna maskotka MPK S.A.

dzieci był przejazd tramwajem przez myjnię, gdzie dzieci mogły zobaczyć jak codziennie przygotowywane są do ruchu pojazdy MPK.

Na koniec zwiedzania były przygotowane niespodzianki dla małych uczestników Akademii Młodego Krakowianina, każdy otrzymał pamiątkowy ołówek trambusiowy oraz model kartonowy tramwaju i autobusu. ■

MAREK GANCARCZYK, PIOTR PRZYJEMSKI

DZIECI POZNAWAŁY ZAWÓD MOTORNICZEGO

24 listopada kierowca MPK S.A. Piotr Przyjemski spotkał się z dziećmi V grupy „Dziecięca arka” (zerówka) w samorządowym przedszkolu nr 142 w Krakowie w ramach zajęć „poznajemy zawody rodziców”.

Jako rodzic przedstawił zawód kierowcy w MPK S.A. Opowiadał między innymi na czym polega praca kierowcy i co kierowca robi w pracy przed wyjazdem na linię, na której ma prowadzić autobus. Dzieci dowiedziały się jak wyglądają rozkłady jazdy i w czym są podobne do planu lekcji w szkole. Piotr mówił również o swoich doświadczeniach, jak się jeździ autobusem w Krakowie, i o wadze oraz długości pojazdu – co na dzieciach zrobiło duże wrażenie. Podczas spotkania poruszone zostały także kwestie oznaczenia przystanków, znaczenie numerów bocznych autobusów oraz to, jak trzeba się zachowywać w autobusach. Na tablicy multimedialnej została pokazana lokalizacja pojazdów w Krakowie i okolicach. Dzieci rów-



Dzieci mogły posłuchać o wielu ciekawych rzeczach związanych z komunikacją

niez mogły zobaczyć radiowóz elektryczny, a nawet do niego wsiąść. Dowiedziały się także kto to jest inspektor ruchu MPK i na czym polega jego praca. Dzieci po wysłuchaniu wszystkich informacji otrzymały modele autobusów do samodzielnego składania. ■

RYS HISTORYCZNY ZAKŁADOWEGO KONKURSU BHP W MPK S.A. W KRAKOWIE



Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka zwyciężyła w konkursie BHP w 2021 roku

Pierwsze wzmianki o organizacji konkursów bhp w MPK pojawiały się w analizach stanu bhp już w 1969 roku. W następnych latach konkurs przybierał różne formy organizacyjne, przyjmując nazwę „Od czystości do gospodarności” i odbywał się raz w roku. Głównym jego założeniem pozostawała popularyzacja zagadnień BHP w przedsiębiorstwie oraz zwiększenie ładu i porządku na stanowiskach pracy. W 1976 r. odbył się po raz pierwszy konkurs BHP pod nazwą „Wiosna 76” będący jak wspomina roczna analiza stanu bhp, bezpośrednią kontynuacją konkursu „Od czystości do gospodarności”. Konkurs obejmował wówczas dwie grupy zakładów tzw. eksploatacyjne, tj. jednostki organizacyjne pod nazwą Zakład Eksploatacji Tramwajów lub Autobusów, obejmujące wówczas część techniczną i ruchową oraz warsztatowe, tj. zakład torów i sieci, zakład napraw tramwajów, zakład taksówek, zakład transportu

i sprzętu specjalnego oraz zakład budowlany. Konkurs był dwudniowy i odbywał się tylko w jednej wiosennej edycji. W roku 1980, nastąpiła przerwa w organizacji konkursu, która trwała do roku 1982. Reaktywacja konkursu nastąpiła w roku 1983, już w formule dwóch edycji wiosennej i jesiennej. Formuła ta kontynuowana jest do dnia dzisiejszego. Ostateczny „dzisiejszy” kształt konkursu BHP został przyjęty w 1991 roku po przekształceniu MPK Kraków w MPK Sp. z o.o. w Krakowie a rywalizują ze sobą stacje obsługi wydzielone w strukturze organizacyjnej MPK. Kontynuując długoletnią tradycję również w roku 2021 odbyła się kolejna edycja zmagania o tytuł „Najlepszej stacji obsługi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy”. Organizatorem konkursu jest Zarząd MPK S.A. w Krakowie oraz organizacje związkowe działające w przedsiębiorstwie. Patronat nad konkursem sprawuje Zakładowy Społeczny Inspektor Pracy. ■

KATARZYNA SADOWSKA

NAJLEPSZA STACJA OBSŁUGI WYBRANA

8 listopada 2021 roku w siedzibie MPK S.A. w Krakowie przy ul. J. Brożka 3 odbyło się oficjalne podsumowanie konkursu o tytuł Najlepszej Stacji Obsługi za okres wiosna-lato 2021

powstania chorób zawodowych, stosowania właściwych i wdrażania nowych technologii oraz rozwiązań organizacji pracy. Obejmuje on następujące etapy: konkurs „Wiosna-Lato” – przeprowadzany w okresie od



Tomasz Możdzierz, kierownik Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, odebrał nagrodę za I miejsce w Konkursie. Nagrodę wręczył Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

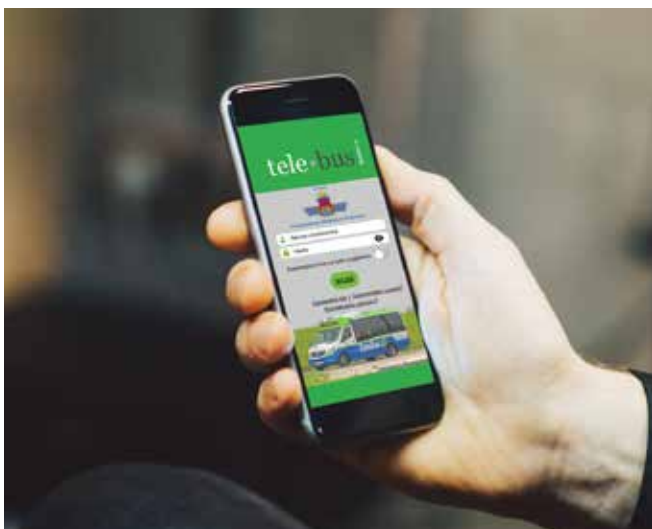
roku. Pierwsze miejsce i tytuł najlepszej stacji zdobyła Stacja Obsługi Autobusów Wola Duchacka. Drugie miejsce uzyskała Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze, a trzecie Stacja Obsługi Autobusów Płaszów. Dyplomy i nagrody finansowe dla zwycięzców wręczył Mariusz Szałkowski - wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie. Specjalna statuetka, ufundowana przez związki zawodowe funkcjonujące w Przedsiębiorstwie została wręczona kierownikowi zwycięskiej Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka – Tomaszowi Możdzierzowi. Konkurs o tytuł „Najlepszej Stacji Obsługi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w MPK S.A. w Krakowie” organizowany jest w celu stałej poprawy warunków pracy, systematycznego utrzymywania na stanowiskach pracy ładu i porządku, czystości, przestrzegania przepisów bhp oraz p.poż., zmniejszenia liczby wypadków przy pracy, eliminacji źródeł i możliwości

1 kwietnia do 30 września roku kalendarzowego oraz konkurs „Jesień-Zima” – przeprowadzany w okresie od 1 października do 30 marca roku kalendarzowego. Komisja konkursowa dokonuje comiesięcznej oceny uczestniczących w konkursie Stacji Obsług. W obecnym czasie pandemii COVID-19 komisja sprawdza także ze szczególną starannością stosowanie się do obowiązujących zasad sanitarnych.

Konkurs organizowany jest w MPK S.A. w Krakowie już od kilkudziesięciu lat. Uzyskane w nim nagrody finansowe przeznaczone są na inwestycje poprawiające warunki pracy. Środki teraz zdobyte zostaną wydane na poprawę oświetlenia w Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, monitoring w części magazynowej Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze oraz remont pomieszczenia, z którego korzystają mistrzowie Stacji Obsługi Autobusów Płaszów. ■

APLIKACJA „TELE-BUS KRAKÓW” CORAZ POPULARNIEJSZA

Na koniec sierpnia 2021 r. zadebiutowała nowa funkcjonalność do składania zamówień na usługę TELE-BUS – można złożyć zamówienie poprzez stronę internetową pod adresem <https://telebus.mpk.krakow.pl/TelebusBooking> oraz poprzez aplikację mobilną dostępną do pobrania w Sklepie Google oraz Apple Store. Rozwiązania mobilne umożliwiają samodzielne składanie zamówień przez klientów



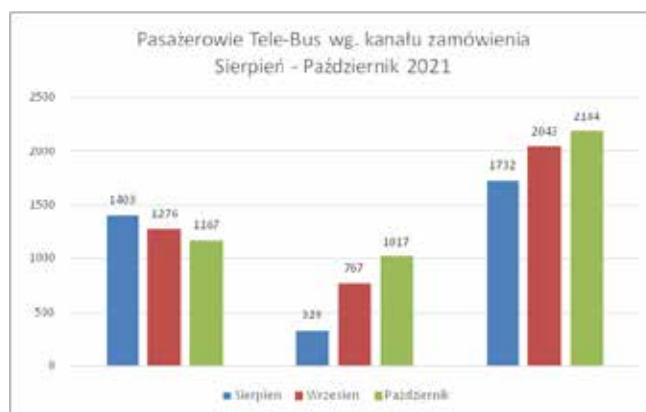
na przejazdy realizowane przez MPK S.A. w Krakowie w ramach usługi TELE-BUS (usługa transportu na żądanie), na obszarze Kraków Płaszów – Rybitwy w każdym miejscu i o każdej porze dnia bez konieczności oczekiwania na połączenie z dyspozytorem ds. linii TELE-BUS. Pasażer po zarejestrowaniu ma możliwość złożenia zamówienia na pojedynczy kurs lub wielokrotny przejazd (zamówienie okresowe) pomiędzy określonymi przystankami realizowanej usługi TELE-BUS. Składając zamówienie należy pamiętać o podaniu: daty przejazdu, przystanku początkowego i końcowego, godziny odjazdu z przystanku początkowego lub godziny przyjazdu do przystanku końcowego oraz liczbę przewożonych osób. Natomiast dla zamówień okresowych daty początkowe i końcowe zamówienia. Dodatkowo, w przypadku przejazdu osoby niepełnosprawnej, istnieje możliwość rezerwacji miejsca dla wózka inwalidzkiego. Wyboru przystanków do usługi TELE-BUS można dokonać z listy dostępnych przystanków lub bezpośrednio z mapy dostępnej podczas składania zamówienia. Informacja o statusie zamówień oraz przypomnienia o zbliżających

się przejazdach mogą być wysyłane do pasażera jako wiadomości SMS lub wiadomości mailowe.

Ponieważ jest to usługa transportu na żądanie, gdzie przejazdy autobusów są planowane w oparciu o zamówienia złożone przez pasażerów, narzędzie to posiada funkcję umożliwiającą anulowanie zamówienia (w przypadku rezygnacji z przejazdu, klient może anulować zamówienie, dzięki czemu inny pasażer będzie mógł skorzystać z usługi TELE-BUS).

Aplikacja oraz strona internetowa cieszą się coraz większym zainteresowaniem, z miesiąca na miesiąc rośnie liczba czynnych użytkowników korzystających z elektronicznych form zamawiania usługi, co jest wygodne i niejednokrotnie mniej czasochłonne niż oczekiwanie na połączenie z dyspozytorem celem złożenia zamówienia. W wersji elektronicznej zarządzamy kursami z pozycji telefonu lub komputera. Mobilna forma zamawiania usługi jest dostępna 24 godziny na dobę. A status zamówienia można kontrolować w każdym momencie.

Jak widać na prezentowanym wykresie, pasażerowie sami wybierają najdogodniejszą formę zamawiania usługi. Już po trzech pełnych miesiącach działania aplikacji mobilnej oraz strony WWW można zaobserwować, że około 50% zamówień jest składana właśnie w tej formie. Wraz z uruchomieniem aplikacji oraz strony www zwiększyła się także liczba przewiezionych pasażerów co sugeruje, że usługa dociera do większego grona użytkowników.



Świadczona usługa transport na żądanie Tele-Bus cieszy się dużym zadowoleniem wśród pasażerów, którzy mają ograniczony dostęp do komunikacji miejskiej w rejonie Płaszów – Rybitwy, gdzie podnosimy nieustannie standard usługi wykorzystując dostępne rozwiązania teleinformatyczne. ■

MICHAŁ WÓJTOWICZ

USPRAWNIENIA W KOMUNIKACJI POMIĘDZY GŁÓWNA DYSPOZYTORNIĄ RUCHU MPK A PASAŻERAMI

System łączności radiotelefonicznej jest bardzo ważnym ogniwem w łańcuchu bezpieczeństwa na linii pasażer – MPK S.A. Wszelkie zdarzenia odbiegające od ogólnie przyjętych standardów są zgłaszane przez podróżnych prowadzącemu autobus lub tramwaj. Ten, będąc pracownikiem pierwszego kontaktu pomiędzy przedsiębiorstwem a jego klientem, podejmuje decyzję co z danym problemem można zrobić. Jeśli jego załatwienie przekracza kompetencje prowadzącego pojazd, wtedy następuje kontakt z pracownikiem Głównej Dyspozytorni Ruchu. Dyspozytor przyjmując zgłoszenie ma do dyspozycji narzędzia pozwalające na szybkie i sprawne załatwienie sprawy. W wielu przypadkach kontakt pomiędzy kierowcą lub motorowym a dyspozytorem ruchu jest obligatoryjny – np. wtedy gdy dochodzi do wypadku lub kolizji, albo kiedy pasażer potrzebuje pomocy medycznej.

Czasem jednak zachodzi konieczność przekazania informacji w drugą stronę. To dyspozytor chce, żeby pasażerowie się o czymś dowiedzieli. Zazwyczaj chodzi o sytuacje, które mają wpływ na przebieg dalszej podróży. Przykładem może być awaria wodociągu i zablokowanie przejazdu przez ekipę naprawczą. Dotychczas odbywało się to za pośrednictwem kierowcy lub motorniczego. Wychodził on z kabiny, lub przez wewnętrzne nagłośnienie informował podróżnych o konieczności zmiany trasy lub o innych okolicznościach, o których pasażerowie mogli nie wiedzieć.

Postanowiliśmy usprawnić ten proces. W ciągu bieżącego roku zakończyliśmy projekt usprawniający komunikację pomiędzy dyspozytorem a pasażerami. Celem tego było ograniczenie lub wręcz wyeliminowanie konieczności angażowania prowadzącego do przekazywania informacji. Bazując na obecnie posiadanym oprogramowaniu komputerów zamontowanych we wszystkich pojazdach stworzono całkiem nową funkcjonalność, która pozwala na przekazywanie informacji bezpośrednio do głośników zamontowanych w autobusach i tramwajach – z pominięciem osoby kierującej pojazdem.

Pracownik Głównej Dyspozytorni Ruchu z wykorzystaniem profesjonalnego sprzętu ma możliwość przygotowania komunikatu głosowego o dowolnej treści, który wysyłany jest do jednego pojazdu, do grupy pojazdów czy do całej sieci. Istnieje również opcja aktywacji emisji konkretnej wiadomości w danym miejscu – w sensie geograficznym, np. przed rondem Matecznego albo na konkretnym przystanku.

Zatem proszę się nie zdziwić, kiedy z głośnika w autobusie lub tramwaju sympatyczny damski lub męski głos poinformuje pasażerów o czymś, co uznamy za istotne w przebiegu ich podróży. Mamy nadzieję, że z czasem nowe narzędzie pozwoli nam wejść na jeszcze wyższy poziom w przekazywaniu wiadomości podróżnym. ■



Dyspozytorzy mogą przekazać ważną dla pasażerów informację bezpośrednio do głośników w pojeździe

MPK WŁĄCZA SIĘ W OBCHODY ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI PRZEZ POLSKĘ



Od momentu wprowadzenia do pojazdów komunikacji miejskiej ekranów LCD Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie stale stara się poszerzać zakres informacji emitowanych na tych monitorach. W pierwszych okresach funkcjonowania ekranów w autobusach (tzw. Bus TV) emitowane były przede wszystkim reklamy oraz informacje ważne dla krakowian.

Podczas akcji promocyjnych organizowanych przez MPK (dzień seniora, dni otwarte zajezdni, parada pojazdów) wielokrotnie pojawiały się prośby, aby w pojazdach pojawiały się informacje o ważnych datach z historii Krakowa i Polski. Dzięki temu wiedza o ważnych wydarzeniach z historii Polski dotarłaby nie tylko do krakowian, ale także do wielu turystów i pielgrzymów licznie odwiedzających Kraków.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom, w pierwszej kolejności w monitorach pojawiły się informacje o najważniejszych dla Polaków datach. Były to między innymi informacje o wybuchu I Wojny Światowej, o rozbiorach, o odzyskaniu niepodległości. Obecnie chcąc udzielić pasażerom rzetelnych i pełnych informacji na temat wydarzeń historycznych MPK w porozumieniu z Instytutem Pamięi Narodowej przygotowuje 30 lub 60-sekundowe spoty na temat wydarzeń historycznych. W ostatnim czasie w emisji były spoty informujące o Dniu Pamięci Duchownych Niezłomnych, o rocznicy wybuchu powstania węgierskiego, o rocznicy wyzwolenia Krakowa z rąk austriackich.

Najważniejsze wydarzenie w historii jak odzyskanie przez Polskę niepodległości nie mogło zostać pominięte i informacja o nim również pojawiła się w monitorach w pojazdach. Dodatkowo chcąc uczcić tę ważną dla Polaków datę, w czwartek 11 listopada 2021 r. z okazji 103. rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę, na ulice Krakowa wyjechał już po raz 29. Tramwaj Patriotyczny.

Projekt realizowany jest przez Młodzieżowy Ośrodek Edukacji Obywatelskiej, działający w Centrum Młodzieży im. dr. H. Jordana.

Każdy uczestnik przejazdu otrzymał Śpiewnik Polskich Pieśni Patriotycznych. Dodatkowo rozdawane były biało – czerwone chorągiewki, nalepki i przypinki. W tym roku uczestnicy mieli możliwość otrzymania okolicznościowych kart historycznych, do których każdy mógł samodzielnie przybić okolicznościową pieczęć rocznicową. Tramwaj kursował w godzinach od 10.30 do 13.30 po trasie: CICHY KĄCIK – PLAC WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH – POCZTA GŁÓWNA – TEATR SŁOWACKIEGO – PĘTLA DWORZEC TOWAROWY.

„Tramwaj patriotyczny” to jeden z elementów projektu „Młodzież pamięta”.

Realizacja projektu związana jest z szeroką akcją informacyjną, połączoną z rozpowszechnianiem przez młodzież na terenie kilkudziesięciu małopolskich gmin okolicznościowych materiałów. ■

JACEK KOŁODZIEJ

IKARUS 280 – 40 LAT MINĘŁO



Ikarus 280 – pierwsze kursy (fot. ze zbiorów J. Kołodzieja)

Gdyby w ulicznej lub internetowej ankiecie przyszło nam odpowiedzieć na pytanie, który spośród wycofanych z ruchu autobusów najbardziej nam się kojarzy z codziennymi dojazdami do szkoły czy pracy, który z nich jest najbardziej „kultowy” – zapewne większość bez wahania wskazałaby przegubowego Ikarusa. I nie można się temu dziwić, bowiem to najpopularniejszy autobus minionej epoki w naszym kraju (i dawnych Krajach tzw. Demokracji Ludowej).

Długi, czerwono-biały autobus budzi emocje nie tylko wielu miłośników komunikacji. I choć w zbiorach Kolekcji Historycznych Pojazdów Komunikacji Miejskiej MPK S.A. jest wiele ciekawych i wartościowych obiektów to chyba przywrócenie po kilku latach przerwy Ikarusa 280 przyniosło najwięcej pozytywnych uczuć.

Historia węgierskich autobusów w Krakowie rozpoczęła się ponad 70 lat temu. Sprowadzone w 1950 roku pojazdy Mavag były pierwszymi nowymi autobusami dostarczonymi po zakończeniu wojny. Pięć lat później z budapesztańskiej fabryki do Krakowa zostają dostarczone pierwsze autobusy już pod marką Ikarus z charakterystycznym znakiem firmowym nad maską chłodnicy. O jakości i wytrzymałości tych pojazdów może świadczyć czas eksploatacji modeli serii 60, które „przetrzymały” polskie Stary i Sany. Kolejne pięć lat później, w 1960 roku do Krakowa zakupiono dziesięć autobusów serii 620 (taki model posiadamy w swoich zbiorach). Te, na dzisiejsze czasy niewielkie pojazdy, nie zabierały dużej liczby pasażerów, ale ich wytrzymałość sprawiła, że po zakończeniu eksploatacji w Krakowie autobusy trafiły do mniejszych miejscowości wożąc dalej pasażerów. Wę-



Ikarus na ulicach miasta

gierskie pojazdy zniknęły w Krakowie w końcu lat 60. Jediną marką trakcji autobusowej w Krakowie stały się wyroby Jelcza.

Koniec lat siedemdziesiątych to okres całkowitego braku wszystkiego. Nie tylko w sklepach, ale także w magazynach przedsiębiorstw co powoduje, że na przystanku nie pojawiają się kolejne autobusy. Liczne awarie unieruchamiają jeszcze te jeżdżące. Brakuje nawet farby do malowania zewnętrznych powłok pojazdów. Z nielicznych napraw głównych przyjeżdżają pojazdy brązowe, zielone, brunatne. O obowiązujących kolorach kremowo-czerwonych nikt nie myśli. Dla pasażera najważniejsze było dostanie się do pojazdu, co wcale nie było łatwe, a walka wręcz i wyzwicka była na porządku dziennym. W tej codziennej szarości i beznadziei rozświetlonej sierpniowymi przemianami roku 80. pojawienie się plotki o możliwości dostarczenia do Krakowa przegubowych pojazdów pobudziło apetyty komunikacyjne mieszkańców. Na takie nowoczesne pojazdy jak autobusy Ikarus „zasługiwały” dotychczas wyłącznie Warszawa i Katowice – ośrodki władzy „klasy robotniczej” a nie mający odmienne zdanie Kraków. Niebawem po-

twierdzone zostało przyznanie Krakowowi autobusów Ikarus i to w niebagatelnej liczbie 60 sztuk.

Transport pojazdów oraz ich przygotowywanie do pierwszych jazd było bezustannie śledzone przez miejscowych dziennikarzy. Nie tylko dla nich było to prawie przełomowe wydarzenie. 14 października 1981 roku o godzinie 4 rano z zajezdni Autobusowej w Czyżynach wyjechał pierwszy przegubowy autobus Ikarus 280.

Białe autobusy z mocno czerwonym pasem pod oknami na szarych ulicach pośród różnokolorowych poobijanych Jelczy robiły niesamowite wrażenie. Wysokie smukłe sylwetki długich pojazdów z jasno szarym wnętrzem na każdym wywierają poczucie obcowania z czymś niedoścignionym, nowoczesnym. Nikt z pasażerów nie burzył się, że przez wiele tygodni każdy nowy autobus jeździł z folią na siedzeniach, którą przykryte były wykonane z brązowej derymy siedziska. Wspomniane 60 autobusów dotarło do Krakowa w ciągu miesiąca i systematycznie były wprowadzane do ruchu. Wraz z pierwszą awarią skończyła się sielanka. Nieprzygotowane do obsługi takich pojazdów zaplecze firmy oraz brak jakichkolwiek części zamiennych (który z polityków myślałby o takich sprawach przyziemnych) utrudniał

naprawy. Na szczęście dość szybko poradzono sobie z problemami, dzięki nienowoczesnym rozwiązaniom zastosowanym w autobusach. Ikarusy pod względem nowoczesności pozostały we wczesnych latach siedemdziesiątych. Zawieszenie silnika centralnie pod podłogą przestrzeni pasażerskiej powodowało, że do pojazdu wchodziło się jak na piętro po trzech wysokich stopniach, a dla mechaników brak dostępu do podstawowych podzespołów. Mankamentem była harmonia nad przegubem, która wykonana z grubej gumy już po krótkim okresie eksploatacji przeciekała w dni słoty lejąc na głowy stłoczonych pasażerów deszczówkę. Zimą od spodu zawiewał śnieg przypominając zziębniętym pasażerom o porze roku. Ogrzewanie, owszem, było wydajne, ale tylko w pierwszym członie. Z uwagi na liczne awarie pieców grzejnych za przegubem często panowała temperatura niewiele wyższa niż na zewnątrz. Jazdę oprócz głośnej pracy motoru umiłał syk i huk otwieranych na przystankach drzwi.

MAREK GANARCZYK

MPK S.A. SPOŁECZNYM OPIEKUNEM ZABYTKÓW

Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr 1701/2021 z 23 czerwca 2021 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zostało ustanowione Społecznym Opiekunem Zabytków. Zaświadczenie zostało wydane na czas nieoznaczony i pod numerem nr 032 wpisane do rejestru Społecznych Opiekunów Zabytków. Nadanie MPK S.A. tych uprawnień to efekt troski MPK S.A. o zachowanie jak największej liczby historycznych pojazdów, które w przeszłości służyły mieszkańcom miasta. Do tej pory krakowski przewoźnik uchronił przed zniszczeniem już kilkadziesiąt zabytkowych tramwajów i autobusów. Wiele wysiłku krakowski przewoźnik włożył w odszukanie najcenniejszych i najstarszych egzemplarzy kursujących po krakowskich ulicach. Warto również podkreślić, że decydując się na renowację i odbudowę tych pojazdów MPK S.A. zawsze zwracało uwagę na najdrobniejsze detale, aby jak najwierniej oddać ich oryginalny wygląd.

MPK S.A. w Krakowie jest cenione za swoje doświadczenie w odnowie zabytkowych pojazdów nie tylko w Polsce, ale także za granicą. Dowodem na to są realizowane przez pracowników krakowskiego przewoźnika projekty renowacji tramwajów m.in. dla Norymbergi czy Gdańska. Obecnie MPK S.A. na zlecenie Norym-

Ogółem w Krakowie eksploatowano trzysta pojazdów tej serii Ikarusa.

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, a ich miejsce zajmowały przegubowe Jelcze i Scanie a w ostatnim okresie także Solarisy. 24 września 2007 roku na ulice Krakowa po raz ostatni w normalnym ruchu liniowym skierowany został Ikarus 280. Relacje z tego skromnego wydarzenia obiegły większość ogólnopolskich telewizji i gazet bowiem krakowski przewoźnik był jednym z pierwszym dużych wycofujących ten typ pojazdu z ruchu.

Czterdziesta rocznica wprowadzenia do ruchu Ikarusów 280 w Krakowie była okazją do przypomnienia tych pojazdów i ich roli w historii krakowskiej komunikacji. I tym razem okazało się, że nasza lokalna mała rocznica miała znaczenie ogólnopolskie. ■





bergi zajmuje się odbudową zabytkowego wagonu Zepelin z początków XX wieku, który ma duże znaczenie historyczne dla tego niemieckiego miasta.

Równie ważne dla MPK S.A. w Krakowie jest upowszechnianie o nich wiedzy wśród mieszkańców. W ramach Krakowskiej Linii Muzealnej, która w okresie wakacyjnym jest uruchamiana już od kilkunastu lat, mieszkańcy, a także turyści zapoznają się z historią krakowskiej komunikacji i mogą doświadczyć tego, jak podróżowało się w Krakowie nawet 100 lat temu. W kolekcji zabytkowych pojazdów MPK S.A. posiada bowiem unikatowe tramwaje i autobusy. Należy do nich m.in. wagon SN1 z 1913 roku popularnie nazywany Gracówką oraz najstarszy w Polsce autobus Durant Rugby z 1929 roku, a więc z okresu, kiedy w Krakowie uruchamiano pierwsze regularne połączenia autobusowe. Wśród tych pojazdów są także unikatowe egzemplarze pojazdów z różnych okresów historii Krakowa

i Polski. Wśród nich są także tramwaje z innych miast takich jak Wrocław, Poznań czy Warszawa. Wszystkie zostały wyremontowane przez pracowników MPK S.A. Rozpowszechnianiu wiedzy o historii i rozwoju komunikacji miejskiej i eksploatowanych pojazdach w stolicy Małopolski służą również liczne publikacje książkowe. W wydanej przez MPK S.A. książce „Historyczne pojazdy komunikacji miejskiej w Krakowie” czytelnicy mogą poznać pojazdy, które woziły pasażerów w przeszłości, a staraniem MPK S.A. zostały przywrócone do pełnej sprawności.

Historii komunikacji miejskiej i historycznym tramwajom i autobusom wiele stron poświęca także wydawany przez MPK S.A. kwartalnik „Przewoźnik Krakowski”.

MPK S.A. w Krakowie cały czas będzie podejmować działania związane z zachowaniem wartości historycznych pojazdów i utrzymania ich w jak najlepszym stanie. ■

WŁADYSŁAW ŻMUDA

JESIENNE ĆWICZENIA STRAŻAKÓW

8 października 2021 na obiekcie Towarzystwa Sportowego Tramwaj po rocznej przerwie spowodowanej pandemią odbyły się jesienne ćwiczenia sportowo-pożarnicze dla jednostek Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej w MPK S.A. w Krakowie. Tradycyjnie w ćwiczeniach uczestniczyli druhowie z sześciu Stacji Obsług autobusowo-tramwajowych.

Każda z drużyn rywalizowała w dwóch konkurencjach: sztafecie i tzw. bojówce. Pierwsza konkurencja, sztafeta pożarnicza 7 x 50 m polegała na jak najszybszym przebiegnięciu wyznaczonej trasy, na której były ustawione przeszkody. Druga z konkurencji ćwiczenie bojowe była trudniejsza, wymagała jak najszybszego rozwinięcia przez druhowa docelowo dwóch linii gaśniczych i strąceniu strumieniem wody pachołków oraz

obróceniu specjalnej tarczy. Wszystkie drużyny startowały w bojówce z wykorzystaniem nowoczesnej wysokowydajnej motopompy marki Tohatsu.

W ćwiczeniach zwyciężyła Sekcja ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, drugie miejsce zajęła Sekcja ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze, trzecie miejsce Sekcja ze Stacji Obsługi Bieńczyce, dalsze miejsca w kolejności zajęli druhowie ze Stacji Obsługi i Remontów, Stacji Obsługi Autobusów Płaszów oraz Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta.

Ćwiczenia potwierdziły wymaganą gotowość i stopień wyszkolenia druhowa oraz posiadanego sprzętu bojowego. Sekcja ze Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka startowała w składzie: Krzysztof Bochnia, Artur Gęślak, Jarosław Kaganek, Jarosław Komisarczyk, Ryszard Kałuża, Dariusz Lampa, Krzysztof Stawarz i Wojciech Smęder – gratulacje dla zwycięzców.

Zwycięzcy otrzymali ufundowane przez Prezesa MPK S.A. w Krakowie puchary i dyplomy za trzy pierwsze

miejsca które osobiście wręczył Pan Prezes Rafał Świerczyński, druhowie z Woli Duchackiej za zwycięstwo otrzymali również nagrody pieniężne.

Tradycyjnie druhowie otrzymali również upominki od naszych sponsorów – organizacji związkowych: NSZZ Solidarność, ZZPKM i ZZ Solidarność 80. Zarządowi i sponsorom dziękujemy!

Sędziowanie zawodów prowadzili druhowie z Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie z JRG 2 z ulicy Rzemieślniczej podtrzymując tym samym naszą sąsiedzką

współpracę w obszarze prowadzonych działań profilaktycznych ochrony ppoż.

Podziękowania za przygotowanie sprzętu i obiektu do rozegrania ćwiczeń kieruję do druhowa ze Stacji Obsługi Tramwajów Podgórze i Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka, podziękowania kieruję również do gospodarzy



Podczas zawodów trzeba się wykazać dużą sprawnością

darzy obiektu Towarzystwa Sportowego Tramwaj.

W dniu 24.09.2021 odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze Zakładowej OSP w MPK S.A. w Krakowie, druhowie udzielili absolutorium ustępującemu Zarządowi za okres sprawozdawczy oraz dokonali wyboru Prezesa na kolejną kadencję, którym ponownie został druh Władysław Żmuda. Wybrano Zarząd, w skład którego weszli druhowie: Marian Lesiak, Kazimierz Karolus, Kazimierz Kącki, Edward Talowski, Marek Włodarczyk, Piotr Pietruszka, Artur Gorajczyk i Tomasz Warsiewicz. Do pracy w Zarządzie gminnym OSP delegowano druhowa: Władysława Żmudę i Mariana Lesiaka oraz wybrano 5 delegatów na Zjazd zebranie sprawozdawczo-wyborcze Oddziału Powiatowego OSP gminy Kraków: Kazimierza Karolusa, Edwarda Talowskiego, Tomasza Warsiewicza, Mariana Lesiaka i Władysława Żmudę.

Na czas kolejnej kadencji życzę wszystkim druhom owocnej i wytrwałej pracy w tej społecznej i zaszczytnej służbie. ■

LIGA MPK GRA JUŻ DZIESIĄTY SEZON



Mecz drużyny motorniczych z Podgórze z kierowcami z Bieńczyce

W tym niespokojnym czasie pandemii sympatycy piłki nożnej nie zamierzają zawieszać butów na przysłowiowym kołku. Pełni wigoru spotkali się 27 sierpnia 2021, aby zainauguować jubileuszowy X sezon Ligi MPK. Formuła rozgrywek nie została zmieniona, ponownie do gry przystąpiło sześć drużyn i do rozegrania każda ma 15 meczów. Każdy z każdym zagra trzykrotnie. Jesienią rozegranych zostało siedem kolejek, pozostałe osiem mamy nadzieję zagrać wiosną 2022 roku. Pierwsze mecze jubileuszowego sezonu przyciągnęły na boisko sporą liczbę chętnych do aktywnego spędzenia czasu wolnego. Tradycyjnie już w pierwszych meczach zapał do gry u wszystkich jest wielki. Nie wiedzieć czemu z każdym meczem zapał w niektórych drużynach gaśnie. Możliwe, że wpływ mają wyniki osiągnięte przez drużynę. Ale przecież nie tylko o wynik chodzi w naszej lidze. W zamyśle inicjatorów powstania Ligi MPK było, aby pracownicy naszej firmy spotykali się nie tylko w pracy. Stres związany z wykonywaną pracą mamy możliwość odreagować na boisku i dodatkowo poprawić swoją kondycję fizyczną. Kto po pracy czynnie spędza czas? Tylko nieliczni. Wygodniej jest zarządzać pilotem do telewizora. Ale kiedy trzeba podbiec do autobusu lub wejść na drugie piętro sapiemy... A grając w lidze MPK możemy pozbyć się tego problemu. Liga to nie tylko

mecze. Drużyny organizują sobie również treningi, na których bez stresu można sprawdzić swoją formę. Mając takie możliwości dziwi fakt, że drużyny zmuszone są oddawać mecze walkowerem z braku chętnych do gry. W obecnym sezonie co prawda tylko jedna drużyna oddała dwa mecze, ale jaka drużyna?!

Zawsze grali o najwyższe lokaty. Walkower od Woli Duchackiej to szok. Drużyną, która zdominowała poprzednie rozgrywki i kontynuuje dominację są Bieńczyce. Oni grają w innej lidze. Tylko w jednym meczu musieli się sporo namęczyć, aby wygrać. Płaszów który ubiegły sezon skończył na szóstym miejscu był tą drużyną, która się „postawiła”. To właśnie Płaszów i Podgórze w poprzednim sezonie borykały się z kłopotami, a teraz radzą sobie całkiem dobrze. Instruktorzy po dobrym sezonie nie mogą się odnaleźć, dobre mecze nie przekładają się na punkty i frustracja wśród zawodników narasta. Niespodzianką są wyniki Nowej Huty, która mogła wystawiać nawet dwie drużyny, a tymczasem wyniki nie powalają. Podsumowując rundę jesienną można śmiało stwierdzić, że liga podzieliła się na dwie grupy. Pierwsza to Bieńczyce, druga to pozostałe pięć drużyn, w której każdy może wygrać z każdym. Mam nadzieję, że podczas zimowej przerwy zatęsknimy za ligową rywalizacją, a niezdeterminowani podejmą odważną decyzję i przystępując do gry spowodują, że nie będzie już w lidze niespodzianek, czyli walkowerów. ■

JANUSZ WIĘCKOWSKI

ZAGRALI DLA DZIECI Z HOSPICJUM



Drużyna MPK S.A. z wylicytowaną dla dzieci z hospicjum piłką polskiej reprezentacji siatkarzy

Reprezentacja ligi MPK wzięła udział w Turnieju Charytatywnym na rzecz Małopolskiego Hospicjum dla Dzieci. Na obiektach treningowych KS Cracovia w Rącznej 10 października 2021 r. aż 16 drużyn zaproszonych przez prof. Janusza Filipiaka rywalizowało w turnieju dla dzieci z Małopolskiego Hospicjum dla dzieci. Drużyna MPK trafiła do grupy razem z Politykami, Artystami i Strażą Miejską. Awans do serii finałowej uzyskiwały dwie pierwsze drużyny, z każdej grupy pozostałe grały o miejsca 9 – 16. Grupa z MPK była bardzo wyrównana, walka o awans toczyła się do ostatniego meczu. Pierwszy mecz z Artystami po nieskutecznej grze zremisowaliśmy, drugi z Politykami – minimalna porażka dająca rywalowi pewny awans. O drugie premiowane miejsce walczyliśmy w bezpośrednim meczu ze Strażą Miejską. Po bardzo zaciętym meczu remisujemy tracąc gola w samej końcówce i awans do serii finałowej przeszedł nam koło nosa. Wygrana z drużyną Urzędu Marszałkowskiego dała nam prawo gry o miejsce 9. z ekipą Lekarzy. Ostatni mecz turnieju zakończył się remisem, a w konkursie rzutów karnych lepsi okazali się Lekarze. Ostatecznie w bardzo mocno obsadzonym turnieju zajęliśmy 10. miejsce. Nie wynik sportowy był jednak najważniejszy w tym turnieju, tylko możliwość pomocy podopiecznym Małopolskiego Hospicjum dla Dzieci w Krakowie. W trakcie rozgrywek odbywała się licytacja pamiątek, koszulek piłkarzy ekstraklasy i wielu innych gadżetów sportowych. Pieniądze z licytacji zasiliły konto Hospicjum. Nasza drużyna wylicytowała piłkę, którą reprezen-

tacja Polski w siatkówce grała o brązowy medal mistrzostw Europy. W tak szczytnym celu aż chce się grać i pomagać.

SKŁAD DRUŻYNY MPK: kapitan Janusz Więckowski, Marek Gancarczyk, Łukasz Torba, Artur Abramczyk, Adam Klimasara, Krzysztof Skoczylas, Mateusz Wolko, Marcin Wójcik, Robert Kasperkiewicz, Arek Włodarczyk.

Bramki zdobywali : Mateusz Wolko: – 5, Łukasz Torba – 2, Marcin Wójcik – 2, Adam Klimasara – 1, Robert Kasperkiewicz – 1.

KLASYFIKACJA KOŃCOWA TURNIEJU:

1. Komenda Wojewódzka Policji
2. Adwokaci
3. Straż Pożarna
4. Komenda Miejska Policji
5. Straż Miejska Miasta Krakowa
6. Małopolski Urząd Wojewódzki
7. Politycy
8. Trenerzy SMS
9. Lekarze
10. MPK S.A. w Krakowie
11. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
12. Prokuratorzy
13. Małopolskie Hospicjum dla dzieci w Krakowie
14. Gmina Liszki
15. Artyści
16. Zarząd Infrastruktury Sportowej w Krakowie ■

BIEGANIE SAMEMU NIE DAJE TYLE FRAJDY CO UDZIAŁ W BIEGU MASOWYM

Rozmowa z Michałem Matusikiem, kierownicą autobusu komunikacji miejskiej w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, członkiem drużyny MPK Runners Kraków, uczestnikiem 14. Biegu Trzech Kopców oraz 7. Cracovia Maratonu Królewskiego.

Michał Sobolewski (Rzecznik Prasowy Zarządu Infrastruktury Sportowej w Krakowie): Zasięgnąłem wiedzy na Twój temat u naszych wspólnych znajomych. Inspektor Ruchu w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, prezes Małopolskiego Stowarzyszenia Krótkofalowców Oddziału Terenowego nr 10 Polskiego Związku Krótkofalowców w Krakowie, prezes Niepołomickiego Klubu Krótkofalowców SP9MOA, basista garażowego zespołu muzycznego. Zastanawiam się jak w tym wszystkim udało Ci się znaleźć czas na zarażenie się miłością do biegania?

Michał Matusik: Tak już mam, że nie lubię tracić czasu. Gdy przyjdę z pracy zawsze szukam jakiegoś zajęcia. Jestem aktywny – lepiej się czuję – mój organizm lepiej funkcjonuje. To jest główna motywacja, aby wstać z fotela i pójść pobiegać. Komunikacja miejska działa całą dobę, co wiąże się z tym, że pracuję o różnych godzinach. W zależności od dnia, jeżeli tylko mam możliwość, to wykorzystuję czas na jakąś aktywność.

MS: Jak długo trwa twoja przygoda z bieganiem?

MM: Wszystko zaczęło się stosunkowo niedawno, w trakcie pandemii. Pomyślałem, że mógłbym zacząć biegać i rozpocząłem krótkie treningi w okolicy miejsca zamieszkania i zaczęło mi się to podobać. Zacząłem biegać coraz dalsze dystanse i okazało się, że można. Że umiem, że potrafię, że daję radę! Zacząłem biegać w biegach wirtualnych, bo takie tylko były w pandemii możliwe, a gdy pojawiła się taka możliwość postanowiłem wystartować w naszym mieście.

MS: W ostatnich tygodniach mogliśmy obserwować Twoje zmagania z trasami 14. Biegu Trzech Kopców oraz 7. Cracovia Półmaratonu Królewskiego. Czy pierwsze starty w zorganizowanych biegach masowych wiązały się bardziej z treścią i niepewnością czy raczej towarzyszyła im pozytywna adrenalina?

MM: Mamy w pracy drużynę – MPK Runners Kraków, do której dołączyłem. Uczestniczymy w oficjalnych biegach pod sztandarem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komuni-



kacyjnego S.A. w Krakowie. Bieganie samemu na pewno nie daje tyle frajdy co bieganie w grupie, gdzie każdy każdego w pewnym sensie pcha do przodu. Moje uczestnictwo w biegach masowych było swego rodzaju naturalnym następstwem rozpoczęcia treningów, a wsparcie kolegów z drużyny z pewnością pomogło w tym, abym na trasie krakowskich biegów naładowany pozytywną adrenaliną docierał szczęśliwy, choć zmęczony do mety.

MS: Starty w jesiennych wydarzeniach: 14. Biegu Trzech Kopców oraz 7. Cracovia Półmaratonie Królewskim za Tobą. Jakie doświadczenia i odczucia wyniósłeś z tych biegów?

MM: To dwa zupełnie inne, ale równie fantastyczne wydarzenia. Bieg Trzech Kopców prowadzi w dużej mierze przez tereny zielone. Na jego trasie można się przekonać, że Kraków oferuje nie tylko zabytki i nowoczesną infrastrukturę, ale również urokliwe krajobrazy i naturalną przyrodę. Fantastycznym bonusem tego wydarzenia jest piękna sceneria i widoki zarówno w strefie startu (pod kopcem Krakusa), jak i mety (u stóp kopca Piłsudskiego). Atrakcyjnością startu w 7. Cracovia Półmaratonie Królewskim jest z kolei z pewnością możliwość zobaczenia z innej perspektywy miasta i jego zabytków. Często jeżdżąc samochodem nie zwracamy uwagi na pewne rzeczy – tutaj jest okazja żeby obejrzeć miasto, żeby mu się przyjrzeć. Fantastyczną sprawą jest też doping jaki organizują na trasie biegów mieszkańcy Krakowa.

MS: Co zatem powiedziałbyś osobom, które zaczynają swoją przygodę z biegami, tak jak ty zaczynałeś ponad rok temu?

MM: Nie warto tracić czasu, warto walczyć o marzenia! Biegajcie, trenujcie i mierzcie się z wyzwaniami! ■

LILIANA JAKIEL

DZIEŃ SENIORA W HALI STACJI OBSŁUGI I REMONTÓW



W niedzielę, 24 października zajezdnię tramwajową Podgórze odwiedzili seniorzy z Centrów Aktywności Seniorów. Podczas tej wizyty organizowanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. i miasto Kraków seniorzy odwiedzający zajezdnię tramwajową mogli zobaczyć z bliska jak funkcjonują obiekty, w których stacjonują i są modernizowane wagony. Wśród atrakcji zaplanowanych dla seniorów był m.in. pokaz hamowania tramwaju, autobusu oraz radiowozu elektrycznego. Pokaz miał na celu uświadomić seniorom jak trudno jest zatrzymać 60-tonowy tramwaj i jak ważne jest bezpieczne przechodzenie przez torowiska. Podczas prezentacji nowoczesnych i zabytkowych pojazdów seniorzy mogli porównać i sprawdzić jak bardzo zmienił się krakowski ta-

bor i jak wiele udogodnień dla osób starszych pojawiło się w nowoczesnych krakowskich tramwajach i autobusach. Po części edukacyjnej seniorzy zostali zaproszeni na część artystyczną. Punktualnie o godz. 16.30 na hali stacji obsługi remontów odbyło się krojenie tortów ozdobionych słodkim autobusem i tramwajem. Pierwsze kawałki tortu pokroili Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A., Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A., Sybilla Borowiecka, przedstawicielka Stowarzyszenia Radosny Senior w Krakowie oraz Antoni Wiatr, przewodniczący Rady Krakowskich Seniorów. Na koniec odbył się koncert piosenek z repertuaru Edith Piaf i Krzysztofa Krawczyka. Dzień seniora w MPK S.A. został zorganizowany we współpracy ze Stowarzyszeniem Radosny Senior w Krakowie. ■



Seniorzy zwiedzali zajezdnię tramwajową Podgórze



Dla seniorów zostały przygotowane specjalne torty



Tort pokroili przedstawiciele zarządu MPK - Mariusz Szałkowski i Katarzyna Bury

SZYBCIEJ W TUNELU KST?

W ostatnim czasie torowisko w tunelu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) zostało gruntownie wyremontowane. Tym samym do końca roku chcemy przetestować podniesienie prędkości do tych maksymalnych (na odcinkach prostych), zaprojektowanych dla tego obiektu. Torowisko w tunelu KST jest po remoncie, co pozwala nam na przeprowadzenie testów związanych z podniesieniem prędkości dla poruszających się w nim tramwajów. Z taką prośbą zwracali się do nas miłośnicy komunikacji miejskiej.

Testowo na odcinkach prostych pojawiły się znaki z tabliczką – 50 km/h, przy czym na łukach prędkość zostanie zachowana, czyli 30 i 40 km/h.

50 km/h, które będzie testowane – to maksymalna prędkość jaka została zaprojektowana dla tego obiektu. Zarząd



ząd Dróg Miasta Krakowa będzie przyglądał się jaki ma ona wpływ na czas przejazdu tramwajów, jak również na komfort i bezpieczeństwo pasażerów. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH 2021

Obchody Wszystkich Świętych w polskiej kulturze to przede wszystkim tradycja odwiedzania cmentarzy i grobów bliskich nam osób. Tegoroczna Uroczystość Wszystkich Świętych 1 listopada wypadła w poniedziałek. Konsekwencją takiego ułożenia kalendarza było to, że mieszkańcy naszego miasta i turyści chętnie odwiedzali cmentarze przez 3 dni – sobotę, niedzielę i poniedziałek.

W tym roku pogoda okazała się łaskawa i przez wszystkie 3 dni cieszyliśmy się ładną, słoneczną i ciepłą, jak na listopad, aurą. Zaletą wydłużonego weekendu był fakt, że wizyty na cmentarzach rozłożyły się w czasie i nie były skumulowane w jeden dzień – 1 listopada.

W związku z tym, organizator transportu zbiorowego w naszym mieście zdecydował o wzmocnieniach oferty przewozowej w rejonie krakowskich cmentarzy.

Pierwsze dodatkowe pojazdy wyjechały na ulice naszego miasta już w weekend poprzedzający Wszystkich Świętych, czyli w dniach 23 – 24 października 2021 r. (sobota – niedziela). W tych dniach została zwiększona częstotliwość kursowania linii 105/405 oraz 184, które niemal przez cały dzień kursowały na wydłużonej trasie do Cmentarza Batowice. W tych dniach również linia 128 została wydłużona do pętli Cmentarz Batowice oraz



została uruchomiona specjalna linia autobusowa 810, która połączyła dwa największe krakowskie cmentarze – Batowicki z Grębałowskim.

Ponadto, w weekend poprzedzający 1 listopada również wzmocniona została trakcja tramwajowa. Uruchomione zostały dwie specjalne linie 82 i 84, które połączyły Cmentarz Rakowicki z odpowiednio Bronowicami Nowymi oraz Kurdwanowem.

W tygodniu poprzedzającym Wszystkich Świętych komunikacja miejska kursowała bez dodatkowych wzmocnień.

Szczyt przewozowy przypadł na dni od 30 października do 1 listopada 2021 r. (sobota, niedziela, poniedziałek). We wszystkie dni pojazdy komunikacji miejskiej cieszyły się sporym zainteresowaniem pasażerów. Aby sprostać potrzebom przewozowym, na ulice naszego miasta zostały wysłane dodatkowe tramwaje oraz autobusy.

W całym okresie Wszystkich Świętych pojazdy MPK S.A. w Krakowie przejechały ok. 21 000 dodatkowych kilometrów (tramwaje) oraz 35 000 dodatkowych kilometrów (autobusy).

W dniach 30 i 31 października 2021 r. do ruchu skierowano 45 dodatkowych tramwajów oraz 53 autobusy.

W dniu 1 listopada 2021 r. na ulicach naszego miasta kursowało 67 dodatkowych tramwajów oraz 112 dodatkowych autobusów.

W tym miejscu należą się słowa podziękowania dla wszystkich prowadzących pojazdy – motorniczych oraz kierowców, a także wszystkich służb nadzoru ruchu. W dniach, kiedy większość krakowian cieszyła się z długiego weekendu, ładnej pogody i mogła odwiedzać groby swoich bliskich, prowadzący pojazdy i inne osoby z służb nadzoru ruchu pełnili dyżur, zapewniając sprawny transport wszystkim zainteresowanym mieszkańcom Krakowa i turystom. ■

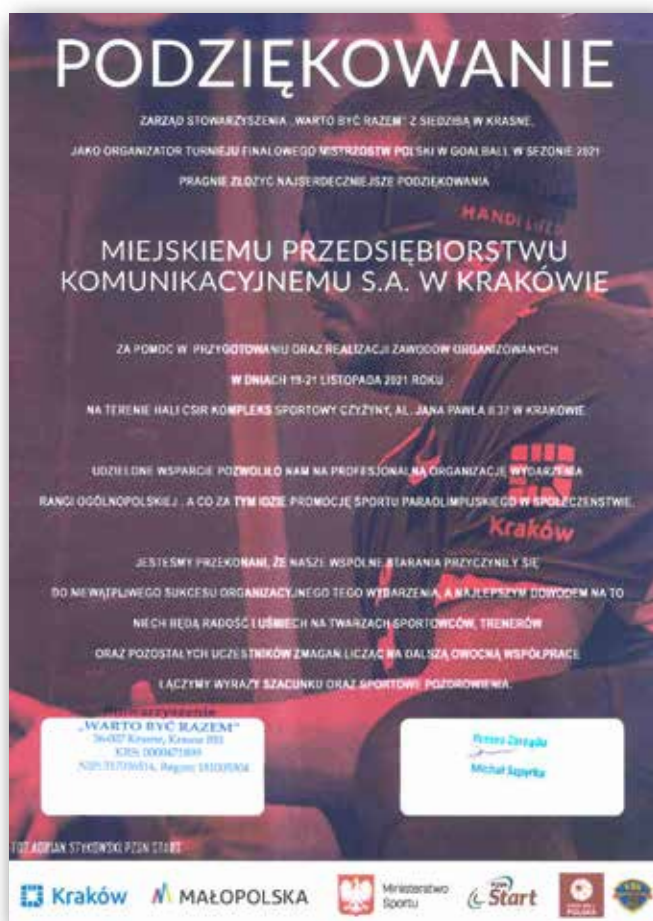
MICHAŁ WÓJTOWICZ

NOWY PUNKT SOCJALNY DLA KIEROWCÓW



Redakcja „Przewoźnika Krakowskiego” stara się zawsze informować o wykonanych remontach Punktów Socjalnych. To jeden z elementów stałego podnoszenia jakości zaplecza socjalnego dla prowadzących pojazdy. Przekazujemy takie informacje z niekłamną przyjemnością, ponieważ troska o dobre warunki wypoczynku kierowców i motorowych jest jednym z naszych priorytetów. Takim oczkiem w głowie. Tym razem miło nam zakomunikować o powstaniu nowego punktu socjalnego zlokalizowanego na pętli Pod Fortem. Wysoki standard wykończenia i wyposażenia to niejako znak rozpoznawczy krakowskiej infrastruktury zaplecza socjalnego. Proszę nam wierzyć – są w naszym pięknym kraju miasta które zazdroszczą nam takich warunków, które zostały przygotowane dla pracowników MPK S.A. w Krakowie. I to nie tylko mniejsze ośrodki – duże miasta również. A jakie udogodnienia mają

prowadzący w środku? Osobne toalety, kącik kuchenny, miejsce do spożycia posiłku. Warto zwrócić uwagę na wygląd zewnętrzny – panelowa elewacja utrzymana w jasnoszarej tonacji oraz kontrastujące ciemnoszare okna i wstawki przy nich. Wygląda to naprawdę ładnie. ■



KRZYSZTOF FRANCUZ

REMONT TOROWISKA WZDŁUŻ UL. ZAKOPIAŃSKIEJ



27 listopada 2021 roku rozpoczął się długo wyczekiwany remont torowiska wzdłuż ulicy Zakopiańskiej na odcinku od pętli Łagiewniki do pętli Borek Fałęcki.

Torowisko na tym odcinku już od kilku lat wymagało remontu, ponieważ szyny tramwajowe były już mocno wyeksploatowane, co w konsekwencji przyczyniało się do wprowadzania ograniczeń prędkości dla tramwajów. Przez to podróż tramwajem stawała się coraz dłuższa i mniej atrakcyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej. Przeprowadzenie tego remontu niewątpliwie wpłynie na poprawę komfortu przejazdu tramwajów.

Ponadto, w niedalekiej przyszłości ulica Zakopiańska zostanie połączona z budowaną Trasą Łagiewnicką (droga i torowisko), więc na ul. Zakopiańskiej zwiększy się liczba tramwajów, które każdego dnia przejeżdżają tym ciągiem komunikacyjnym.

Zakres prowadzonych robót jest całkiem duży. Prace na ulicy Zakopiańskiej obejmują wymianę torowiska na odcinku od pętli Łagiewniki do nowego fragmentu przy skrzyżowaniu z Trasą Łagiewnicką oraz od Trasy Łagiewnickiej do centrum Solvay, a więc łącznie ok. 2,5 km pojedynczego toru. Ponadto, na samej pętli Borek Fałęcki

zostaną wymienione zwrotnice, sieć trakcyjna, sterowanie i ogrzewanie zwrotnic oraz zostanie przeprowadzone napawanie szyn.

Remont według planów ma trwać do końca marca 2022 roku, a jego koszt wyniesie ok 14 mln zł.

Na czas remontu zostały wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Linie tramwajowe 8, 19 oraz 22 zostały skrócone do pętli Łagiewniki. Komunikację pomiędzy pętlą Łagiewniki a Borkiem Fałęckim zapewnia zastępcza linia autobusowa 708, która kursuje z wysoką częstotliwością – co 5 min w dni powszednie oraz co 7,5 min w soboty i święta.

Warto tutaj zauważyć, że niemal na całym odcinku wyznaczony został BUSPAS, dzięki któremu autobusy nie muszą stać w korkach razem z innymi uczestnikami ruchu, tylko w miarę możliwości sprawnie poruszają się pomiędzy tymi ważnymi węzłami przesiadkowymi.

Choć dla pasażerów prowadzony remont oznacza chwilowe utrudnienia i konieczność dodatkowych przesiadek to należy zwrócić uwagę, że po zakończeniu prac przejazd tramwajem będzie bardziej komfortowy oraz szybszy, co niewątpliwie wpłynie na zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego w tym rejonie. ■

W KRAKOWIE POWSTAJE LINIA TRAMWAJOWA DO MISTRZEJOWIC



Kraków realizuje największy w Polsce projekt w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Pod koniec ubiegłego roku została podpisana umowa z wybranym partnerem na okres 24 lat. Na temat projektu porozmawiamy z Marcinem Hanczakowskim, dyrektorem Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

Gabriela Łazarczyk: Czego dotyczy krakowski projekt?

Marcin Hanczakowski: Projekt dotyczy budowy nowej linii tramwajowej. Wybrany partner, w naszym przypadku konsorcjum firm PPP Solutions Polska i Gulermak AGir Sanayi Insaat ve Taahhu występuje w roli inwestora. Jego rolą będzie budowa ok. 4,5 km odcinka prowadzącego od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Lema do Mistrzejowic wraz z wielopoziomowym węzłem przesiadkowym w okolicy ronda Polsadu. Umowa PPP podzielona jest na dwie części: realizacyjną obejmującą okres 40 miesięcy oraz utrzymaniową / eksploatacyjną na okres 20 lat, od uruchomienia tramwaju.

GŁ: Dlaczego w przypadku tej inwestycji miasto wybrało model PPP?

MH: Budżety inwestycyjne administracji samorządowej są ograniczone przez konieczność finansowania coraz to

nowych zadań. Samorządy mają coraz mniejsze zdolności do zadłużania się, a zatem finansowania bezpośredniego (własnego). Kraków postanowił więc wykorzystać rządowe wsparcie dla projektów w modelu PPP. Zgłosił swój pomysł, który został zauważony i wybrany. Wykorzystanie wolnego na rynku, kapitału prywatnego pozwoli zrealizować tak ważne z punktu widzenia mieszkańców połączenie w ciągu zaledwie kilku najbliższych lat, w tradycyjnym modelu trwałoby to zapewne kilkanaście. Jednym z ważniejszych elementów naszej umowy jest zapewnienie miastu bezwaryjnego środka transportu w okresie 20 lat eksploatacji. Zapewniliśmy wysoki standard dla infrastruktury, która powstania poprzez wprowadzenie opłat za dostępność. Brak dostępności będzie potrącany z wynagrodzenia partnera.

GŁ: Nowa linia tramwajowa ma biec ulicami: Meissnera, Młyńską, Lublańską, Dobrego Pasterza, Bohomolca, Jancarza. Co zaważyło na wyborze takiego przebiegu?

MH: Położona na północy Krakowa dzielnica Mistrzejowice posiada wprawdzie połączenie tramwajowe z centrum miasta, jednak istniejąca linia biegnie okrężną trasą przez sąsiadującą z nią Nową Hutę. Aby dotrzeć do tzw. pierwszej obwodnicy miasta tramwaj startujący z pętli Mistrzejowice musi pokonać aż 11 km. Przebieg nowej linii tram-

wajowej łączącej tę część miasta z jego centrum, w kilku różnych wariantach, rozważany był w Krakowie od dawna, jako kolejny etap rozbudowy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST). Za jej realizacją w konsultacjach społecznych opowiedziało się 63 proc. mieszkańców. Ostatecznie w 2015 roku miasto zdecydowało się na wybór ok. 4,5-kilometrowej trasy, biegnącej niemal na całej długości wzdłuż istniejących ulic, przecinającej trzy istotne dla systemu komunikacyjnego Krakowa ronda i wpinającej się w istniejące torowisko do Nowej Huty na skrzyżowaniu ul. Meissnera i al. Jana Pawła II.

GŁ: Część trasy ma przebiegać pod ziemią. Czy tramwaje pojadą tunelem podobnym do dobrze znanego pasażerom tunelu pod Dworcem Głównym?

MH: Rzeczywiście, pod pewnymi względami projektowany tunel będzie podobny do istniejącego obiektu na trasie KST I, ale też do tunelu tramwajowego powstającego w ramach Trasy Łągiwnickiej. Jego część będzie wykonana jako konstrukcja zamknięta pod poziomem terenu, a na pozostałej długości wykorzystana zostanie otwarta wanna żelbetowa. W rejonie ronda Polsadu przewidywana jest budowa węzła komunikacyjnego z ruchem tramwajowym na poziomie -2 oraz komunikacją pieszą na poziomie -1. Do zlokalizowanych pod ziemią przystanków będą prowadziły wejścia z każdej strony ronda, wyposażone w windy i schody ruchome. To rozwiązanie zwiększy bezpieczeństwo pieszych, w tym osób starszych, o ograniczonej sprawności ruchowej czy rodziców z dziećmi w wózkach.

GŁ: W polskich miastach przybywa linii tramwajowych, na których stosuje się zielone torowiska. Czy linia do Mistrzejowic również wpisze się w ten trend?

MH: Wzrost udziału zielonych torowisk w poszczególnych miastach nie dziwi i to nie tylko przez wzgląd na ich walory

TRAMWAJ DO MISTRZEJOWIC W LICZBACH:

- ok. 4,5 km – długość torowiska,
- 12 min. – oszczędność czasu przy dojeździe do centrum miasta,
- 90 sek. – możliwa częstotliwość odjazdów z pętli Mistrzejowice,
- 2,7 tys. – prognozowana liczba pasażerów na godzinę.



estetyczne czy miły dla oka kontrast z nawierzchnią jezdni i torowisk z mieszanki asfaltowych. To rozwiązanie umożliwia filtrację zanieczyszczeń, m.in. wzniesionych przez ruch samochodowy i w pewnym zakresie – pochłaniając energię akustyczną – ogranicza hałas. Mając świadomość tych atutów, partner prywatny zadeklarował maksymalny udział zielonego torowiska na tej linii.

GŁ: Umowa podpisana, minęło kilka miesięcy, jak sprawdza się wybrany partner?

MH: Współpraca na razie przebiega sprawnie, zgodnie z założonym harmonogramem. Mamy już zaopiniowaną koncepcję, przeszliśmy do przygotowania projektu budowlanego. Mam nadzieję, że nasz harmonogram nie zostanie zaburzony i zgodnie z zapisami umownymi mieszkańcy skorzystają z nowej linii w 2024 roku. Chciałbym też podkreślić, że pierwsza płatność dla partnera zostanie wykonana po uruchomieniu linii. ■

Rozmawiała Gabriela Łazarczyk

TRAMWAJEM DO WALCOWNI NIE DOJEDZIEMY



Po tych torach tramwaje obecnie nie dojadą do Walcowni

Po wielu latach oczekiwania na przebudowę torowisko w ulicy Ujastek poddane zostało renowacji. Ta ulica położona niegdyś na obrzeżach kombinatu ma duże znaczenie dla komunikacji miejskiej. Przy niej na gruntach pozyskanych od Huty w 1965 roku uruchomiono zajezdnię tramwajową Nowa Huta. Stąd każdego dnia na ulice naszego miasta wyjeżdża niemal połowa wszystkich pociągów tramwajowych obsługujących niemal cały Kraków. To newralgiczne miejsce nie było remontowane w zasadzie od lat siedemdziesiątych. Przyczyną, z uwa-

gi na sposób zabudowy rozjazdów wyjazdowych, był brak możliwości korzystania bez zakłóceń z obu bram wyjazdowych. Po przebudowie tzw. bramy II położonej od strony ul. Łowińskiego remont torowiska w ulicy był możliwy. Niestety, wraz z przebudową torów wzdłuż ulicy zlikwidowano możliwość skrętu dla tramwajów w ulicę Mrozową. Istniejące rozjazdy zostały wycięte, a w ich miejsce ułożone zostały tory pozwalające na przejazd tramwajów przez skrzyżowanie wyłącznie wzdłuż ulicy Ujastek. Dziś już zapewne tylko najstarsi nasi mieszkańcy i część

miłośników tramwajów pamięta lub wie, że obok tego skrzyżowania funkcjonowała pętla tramwajowa „Kombinat”. Do niej, zanim powstały tory do zajezdni i Wzgórz Krzesławickich, prowadziły tory skręcające w ulicę wówczas jeszcze bezimienną, a oznaczoną tylko cyfrą. W lipcu 1955 roku w celu ułatwienia podróży pracownikom Huty zbudowano w wręcz

obciążone. Tendencji nie udało się zatrzymać, a miasto zaczęło rozważać likwidację linii tramwajowych położonych przy kombinacie metalurgicznym. Głos mieszkańców wyrażających swoje mocne oburzenie takim postępowaniem wobec odpowiedzialnych za komunikację urzędników sprawił, że linia do Pleszowa nie została zamknięta, a dziś, po latach, jest wyremontowana. Na swój remont doczeka-



Trawa remont torowiska na ul. Ptaszyckiego

ekspresowym tempie torowisko wzdłuż ulicy do pętli obok bramy prowadzącej do Walcowni Zgniatacza Huty im. Lenina.

Przez kolejne lata codziennie po torowisku wzdłuż ulicy Mrozowej kursowały napełnione do granic możliwości tramwaje dowożące tysiące pracowników nawet z najodleglejszych zakątków miasta. W grudniu 1969 roku z uwagi na rozbudowę zakładu, pętlę tramwajową Walcownia przesunięto na nowe miejsce, bliżej torów kolejowych. Niebawem na tej pętli pojawiły się nowoczesne wagony tramwajowe – przegubowe pojazdy typu 102N, a potem 102Na. Przez niemal 30 lat codziennie docierało do pętli kilka linii tramwajowych z pełnymi pasażerów wagonami.

Wiele zmieniło się na początku lat dziewięćdziesiątych. Restrukturyzacja, zmniejszenie produkcji, podział na wiele firm kooperujących, a nade wszystko upowszechnienie się indywidualnego środka lokomocji spowodowało, że wszystkie, niegdyś strategiczne linie tramwajowe obsługujące hutę, zaczęły być mniej

ważne. Tendencji nie udało się zatrzymać, a miasto zaczęło rozważać likwidację linii tramwajowych położonych przy kombinacie metalurgicznym. Głos mieszkańców wyrażających swoje mocne oburzenie takim postępowaniem wobec odpowiedzialnych za komunikację urzędników sprawił, że linia do Pleszowa nie została zamknięta, a dziś, po latach, jest wyremontowana. Na swój remont doczeka-

ła się także ulica Ptaszyckiego i wszystko wskazuje, że al. Solidarności także będzie poddana przebudowie. Taki los nie spotkał torowiska w ulicy Mrozowej do pętli Walcownia. Nieremontowane, zaniedbane torowisko, po którym z trudnością poruszały się już tylko najstarsze wysokopodłogowe wagony, w połowie listopada 2018 roku zostało zamknięte. Teraz odcięto je od sieci torowisk zupełnie. Szkoda. Ten niespełna dwukilometrowy odcinek toru może nie ma dużego znaczenia jak np. tor w ul. Karmelickiej, ale ma spory potencjał dla tego rejonu Nowej Huty. A jeżeli weźmie się pod uwagę, że zaraz obok pętli znajduje się stacja Kraków Lubocza, która ma być elementem kolei aglomeracyjnej to dziwnym wydaje się dzisiejsze postępowanie i likwidacja tego odcinka. Zaraz obok powstaje kolejne już osiedle mieszkaniowe, które od pętli oddziela torowisko kolejowe. Zapewne niebawem znajdzie się chętny do budowy domów mieszkalnych po stronie pętli, po dawnych zakładach likwidowanej Huty. To tylko kwestia czasu i to pewnie nieodległego. Trzeba więc mieć nadzieję, że tramwaj na pętlę do Walcowni jeszcze wróci. ■

DZIAŁALNOŚĆ KOŁA PCK I KLUBU „HDK” PCK W 2021 R.

Kolejne fale pandemii koronawirusa paraliżowały działalność Zakładowego Koła PCK i działającego w jego ramach Klubu „Honorowych Dawców Krwi” PCK.

Znów nie mogła się odbyć kwesta w specjalnym tramwaju, z której dochód byłby przeznaczony na zakup paczek dla podopiecznych PCK w Krakowie przed świętami Wielkanocnymi. W tej sytuacji Zarząd Koła i Klubu zwrócił się o pomoc do działających na terenie MPK Związków Zawodowych. Dzięki pozytywnej reakcji Związków zostały zakupione artykuły spożywcze i środki czystości na kwotę ponad 600 zł. Były to m.in. gotowe obiady w słoikach, żurek w kartonach, zupy w proszku, konserwy, olej, kawa, herbata i czekolady. W dniu 22.03.2021 r. członkowie Zarządu Koła i Klubu przekazali te produkty do Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie. Zostały z nich przygotowane paczki dla ludzi chorych, samotnych i ubogich. Podobna akcja została zaplanowana przed świętami Bożego Narodzenia. Nie odbędzie się także kwesta na rzecz Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących przy ul. Tynieckiej. Dla tych dzieci zostały przygotowane tradycyjnie paczki mikołajkowe. Przede wszystkim działalność Koła i Klubu HDK skupiała się na zachęcaniu do honorowego oddawania krwi. Propagowano zapisy nowej ustawy z dnia 26.01.2021 r. której przepisy wprowadziły m.in. prawo do dwóch dni wolnych za oddanie krwi lub jej składników, w tym osocza ozdrowieńców. Ponadto w dniu 14.06.2021 r. – Światowego Dnia Krwiodawcy w godz. 8-16 jeździł zażytkowy czerwony autobus (tzw. „ogórek”). W autobusie jeżdżącym po dawnej trasie linii „119” członkowie Koła i Klubu promowali honorowe krwiodawstwo poprzez rozdawanie specjalnych ulotek informujących kto i w jaki sposób może oddać krew. W dniu 30.08.2021 r. powstała Sekcja Klubu w Stacji Obsługi i Remontów – co sprawiło że mamy Sekcje Klubu na wszystkich stacjach i zajezdniach oraz Dziale Zarządzania Ruchem. Po dwóch latach przerwy udało się zorganizować atrakcyjny wyjazd – wycieczkę dla członków naszego Klubu i ich rodzin w dniach 3-5.09.2021 r. do Poronina.

Należy też wspomnieć o wyróżnieniach naszych członków: Marek Adamski, Artur Drożdż i Edward Tałowski otrzymali Brązowe Krzyże Zasługi, Jacek Ćwierz Złoty Medal Za Długoletnią Pracę, a Marek Gancarczyk od-

znaczenie „Honoris Gratia”. Ponadto Grzegorz Jurkowski i Tadeusz Opryszek odznaczenie „Zasłużony Dla Zdrowia Narodu”, Mikołaj Korpak odznakę „Zasłużony HDK” I stopnia, Jacek Mulka i Adam Maj „ZHDK” II stopnia.

Wzięliśmy także udział w akcji honorowego oddawania krwi w dniu 23.11.2021 r. w siedzibie Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK. Należy też wspomnieć o wydaniu okolicznościowego kalendarza ściennego dla członków Klubu, nawiązującego do przypadającego w 2022 r. jubileuszu 60-lecia Klubu. Wzmianka o działalności Koła i Klubu będzie także dostępna w kalendarzyku dla prowadzących pojazdy.

W dniu 24.11.2021 r. w ramach Ogólnopolskich obchodów „Dni Honorowego Dawstwa Krwi” spotkali się członkowie Koła i Klubu, aby podsumować 2021 rok. ■

MAREK GANCARCZYK

ŚWIĘTO MOTORNICZYCH



Wstają do pracy, gdy większość z mieszkańców jeszcze śpi. Każdego dnia, także w święta, dbają o to, aby pasażerowie bezpiecznie dojechali do celu. Prowadzą pojazdy, które mają długość nawet ponad 40 metrów i ważą 60 ton. 25 listopada każdego roku swoje święto obchodzą motorniczowie.

Każdemu z Was chcemy podziękować za Waszą pracę, a jednocześnie życzyć wyłącznie bezpiecznych przejazdów! ■

PIOTR KULA

KALENDARIUM

08.09.2021 r. godz. 16:12

Ulica Podchorążych zablokowany ruch tramwajowy w obu kierunkach z powodu wypadku na torowisku. Zatrzymanie trwało 52 minuty.

14.09.2021 r. godz. 16:58

Ulica Klimeckiego kierunek Rondo Grzegórzeckie kolizja tramwaju linii 50 z mężczyzną jadącym na hulajnodze. Mężczyzna z urazem głowy zabrany przez ZRM do szpitala. Zatrzymanie trwało 70 minut.

22.09.2021 r. godz. 18:12

Plac Bohaterów Getta zablokowany ruch tramwajowy w obu kierunkach z powodu potrącenia pieszego przez karetkę ZRM na torowisku. Zatrzymanie trwało 45 minut.

24.09.2021 r. godz. 10:55

Z powodu Manifestacji Klimatycznej wstrzymania i duże utrudnienia w ruchu tramwajowym i autobusowym na obszarze I Obwodnicy i Alejach „Trzech Wieszczów”. Zatrzymania i utrudnienia trwały do 12:30.

28.09.2021 r. godz. 14:48

Ulica Brożka kierunek Kapelanka bójka w wagonie linii 22 pomiędzy dwoma pasażerkami. Sprawczyni zbiegła przed przyjazdem Policji. Zatrzymanie trwało 27 minut.

29.09.2021 r.

W godzinach wieczornych doszło do ewakuacji mieszkańców bloku na os. Piastów 45. W jednym z lokali odnaleziono większą liczbę pocisków artyleryjskich. Na miejscu pracują służby. Do dyspozycji ewakuowanych mieszkańców są dwa autobusy MPK.

19.10.2021 r. godz. 8:03

Ulica Dominikańska kierunek św. Gertrudy zablokowany ruch tramwajowy z powodu awarii (zablokowana skrzynia biegów i urwane koło) samochodu marki Seat. Zatrzymanie trwało 90 minut.

21.10.2021 r. godz. 21:50

Ulica Królowej Jadwigi zamknięta w obu kierunkach z powodu awarii wodociągowej. Ruch wznowiono o godz. 3:45 dnia następnego.

23.10.2021 r. godz. 15:25

Aleja Powstania Warszawskiego przystanek Rondo Grzegórzeckie kierunek Rondo Mogiłskie zablokowany

ruch tramwajowy – prowadząca samochód marki Mercedes wjechała w wiatę przystankową. Poszkodowana została kobieta oczekująca na peronie przystankowym. Zatrzymanie trwało 29 minut.

21.11.2021 r. godz. 9:57

Ulica Zakopiańska przystanek Łągiewniki ZUS chłopiec lat 13 jadąc na hulajnodze najechał na bok ruszającego z przystanku wagonu tramwaju linii 22. Chłopiec z urazem głowy zabrany przez ZRM do szpitala. Policja wskazuje na winę obcą. Zatrzymanie trwało 56 minut.

27.11.2021 r.

Wyłączenie ruchu tramwajowego z powodu remontu na ul. Zakopiańskiej. Przewidywany czas zakończenia remontu to koniec marca 2022 r. ■

ROBERT NAGRABA

WYCIECZKA DZIECI PRACOWNIKÓW MPK S.A.



Wycieczka do gospodarstwa Agroturystycznego w Czernej k. Krzeszowic została zorganizowana przez Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Dzieci pracowników MPK S.A. w Krakowie biorące udział w wycieczce podczas zajęć z jazdy konnej na padoku pod okiem instruktorki. ■

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Urządzenie dwudrogowe Rotrac E2

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Wyprodukowany przez firmę Zwiehoff GmbH pojazd umożliwia pchanie lub ciągnięcie pojazdów szynowych na torze prostym i łuku na terenie zajezdni. Urządzenie może poruszać się zarówno po drodze jak i po torze. Napęd realizowany jest poprzez wszystkie ogumione koła, a podnoszony i opuszczany system kół metalowych służy do prowadzenia urządzenia w torze. Pojazd zastąpił dawny tramwaj-holownik, a jego niewielkie wymiary oraz zasilanie z akumulatorów pozwalają na dowolne manewrowanie pojazdem, który w miejscu może obrócić się o 360 stopni oraz parkowanie w dowolnym punkcie zajezdni. Urządzenie umożliwia przetaczanie pojazdów szynowych o masie do 250 ton.

Obsługa odbywa się zdalnie za pomocą niewielkiego pulpitu zawieszzonego na ramionach osoby obsługującej

Dane Techniczne:

.....
Długość: 2266 mm
Szerokość: 1791 mm
Wysokość: 1242 mm
Ciężar: 3800 kg



Wózki do przetaczania ZAGRO E-MAXI

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Wózki manewrowe E-MAXI są produkowane od blisko dwóch dekad przez niemiecką firmę ZAGRO Bahn- und Baumaschinen GmbH. Są urządzeniami przeznaczonymi do pracy manewrowej w różnych warunkach, na torach wydzielonych i niewydzielonych. Posiadają napęd akumulatorowy do pracy wewnątrz pomieszczeń, różne systemy sprzęgu ułatwiające sprzężenie z wagonem, manewrowanie w dwóch kierunkach jazdy oraz możliwość obrotu w miejscu dzięki wszystkim kołom skrętnym.

Dane Techniczne:

.....
Masa do przetaczania: 700 t
Dwa zakresy prędkości: 0-3 km/h i 0-6 km/h
**Koła z napędem elektrycznym,
bezstopniowa regulacja, 4 silniki
napędowe**



Urządzenie dwudrogowe Rotrac E2

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Wózki do przetaczania ZAGRO E-MAXI

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

