

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Nr 2 (83) 2022
kwiecień – czerwiec



W numerze:

Pracownicy MPK S.A. w Krakowie pomagają Ukrainie

Krakowskie autobusy i tramwaje przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością

Zbierz kolekcję kart z pojazdami krakowskiego MPK – w tym numerze karty z zabytkowym pogotowiem technicznym i lorą



**Życzymy,
aby nadchodzące Święta Wielkanocne
napęłniły Wasze serca radością i nadzieją,
a chwile spędzone w gronie najbliższych
dodawały otuchy i pozwalały przetrwać
wszystkie trudności.**

**Zarząd MPK S.A. w Krakowie
i Zespół redakcyjny „Przewoźnika Krakowskiego”**



Kraków pomaga Ukrainie

Gdy pod koniec lutego planowałem ten numer „Przewoźnika Krakowskiego” chciałem napisać, że jedną z najważniejszych obecnie spraw jest troska o klimat. To prawda, ale od 24 lutego nie ma ważniejszej sprawy od pomocy mieszkańcom Ukrainy, którzy muszą walczyć o swoją wolność z armią rosyjską. MPK S.A. w Krakowie także do tej pomocy się włączyło. Na terenie wszystkich zajezdni została zorganizowana zbiórka dla ofiar wojny w Ukrainie. Zbiórka była prowadzona od 2 do 6 marca. Krakowski przewoźnik organizował transport autobusem ukraińskich dzieci z domu dziecka, podczas ich pobytu w Krakowie oraz zapewniał transport dla ukraińskich maluchów do Tauron Areny Kraków, gdzie zostało utworzone przedszkole. Autobus MPK regularnie przewoził wolontariuszy, którzy segregowali m.in. pod Krakowem rzeczy przekazane przez mieszkańców Krakowa dla Ukraińców.

Nie mogło także zabraknąć kwesty w tramwaju zorganizowanej przez członków klubu Honorowych Dawców Krwi w MPK S.A. Mieszkańcy Krakowa mogli pomóc mieszkańcom Ukrainy korzystając z przejazdu tramwajem na regularnej linii. Pieniądze do puszek były zbierane przez wolontariuszy z klubu Honorowych Dawców Krwi w godzinach 9.00-17.00 na trzech trasach. Przeczytacie o tym w numerze.

Do Lwowa pojechało także pięć autobusów MPK S.A. wypełnionych najpotrzebniejszymi rzeczami dla mieszkańców Ukrainy. To dar Krakowa dla tego miasta, które bardzo potrzebuje autobusów.

Wojna w Ukrainie nie będzie oczywiście jedynym tematem „Przewoźnika Krakowskiego”. W Krakowie będzie realizowana duża kampania informacyjna „Kraków w dobrym klimacie” podzielona na cztery etapy: SegregujeMY, sadyMY, oszczędzaMY, oddychaMY. O szczegółach tej kampanii przeczytacie na kolejnych stronach „Przewoźnika Krakowskiego”. Dla MPK S.A. kwestia zmian klimatu jest również bardzo istotna.

Osobiście zachęcam Państwa do przeczytania tekstu, w którym przypominamy postać zmarłej na początku roku Filomeny Serwin, wieloletniej rzeczniczki MPK, powszechniej znanej i cenionej za swój profesjonalizm. Wielu dziennikarzy to właśnie od niej uczyło się swojego fachu pracy dziennikarskiej. Informacja o jej śmierci wywołała duży smutek i skłoniła do wspominania czasów, gdy kontaktowali się z Filomeną Serwin. Dla mnie również była jednym z pierwszych rzeczników, z którymi zetknąłem się na początku mojej pracy dziennikarza kilkanaście lat temu. Zawsze będę o tym pamiętał.

Zachęcam do lektury

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> Kraków przekazał miastu Lwów pięć autobusów.....	5
<i>Marek Gancarczyk</i> Prowadził autobus do polsko-ukraińskiej granicy	6
<i>Marek Gancarczyk</i> Prezydent wprowadził darmową komunikację dla uchodźców	8
<i>Władysław Michalski</i> Na pomoc dla ofiar wojny w Ukrainie.....	9
<i>Marek Gancarczyk</i> Pracownicy MPK zaangażowani w pomoc mieszkańcom Ukrainy	10
<i>Marek Gancarczyk, Małgorzata Rzyczniak</i> Słownik podstawowych zwrotów ukraińsko- polskich w tramwajach i autobusach	11
<i>Materiały prasowe UMK</i> Dzieci ze Lwowa w Krakowie.....	12
<i>Jan Podkopać</i> Zbiórka najpotrzebniejszych rzeczy dla obywateli Ukrainy	13
<i>Krzysztof Francuz</i> Nowa szata rozkładów jazdy	14
<i>Ryszard Wróbel</i> Autobus elektryczny z Półwyspu Iberyjskiego na testach w Krakowie	15
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK zakończyło proces modernizacji wagonów GT8	16
<i>Magdalena Drobnik-Salitra</i> MPK w Krakowie otrzyma z NFOŚiGW prawie 42 mln zł na zakup autobusów elektrycznych	18
<i>Materiały prasowe UMK</i> Kraków w dobrym klimacie.....	19
<i>Dominika Biesiada</i> Wodór w transporcie publicznym	21
<i>Krzysztof Francuz</i> Nowe linie aglomeracyjne	22
<i>Sebastian Kowal</i> Punkt Sprzedaży Biletów przy ul. Starowiślniej ...	23
<i>Marek Gancarczyk</i> Krakowskie tramwaje i autobusy przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością	24
<i>Marek Gancarczyk</i> Bardzo dziękuję kierowcom i motorniczym MPK za to, że chcą pomagać osobom niewidomym	26
<i>Zbigniew Antosiak</i> Droga do mistrzostwa.....	30
<i>Agata Szydłowska</i> Warto pracować w MPK	32
<i>Krzysztof Francuz</i> Koło SITK ma nowe władze	34
<i>Tomasz Bałabański</i> Najważniejsze wydarzenia z Krakowa w aplikacji mKK	34
<i>Małgorzata Rzyczniak</i> Walentynki w czasie pandemii	35
<i>Jarosław Prasol</i> Bezpieczne przystanki autobusowe bez zatok ...	36
<i>Marek Gancarczyk</i> Tłusty czwartek w MPK	37
<i>Materiały prasowe KBF</i> MPK S.A. w Krakowie po raz kolejny nagrodzone Dźwigaczem Kultury	38
<i>Katarzyna Sadowska, Marek Gancarczyk</i> Bogdan Żelazo po 40 latach pracy w MPK przeszedł na emeryturę	39
<i>Franciszek Osuch</i> Zbigniew Mortek na emeryturze	40
<i>Marek Gancarczyk</i> Zmarła Filomena Serwin – wieloletnia rzeczniczka prasowa MPK w Krakowie	42
<i>Piotr Kula</i> Kalendarium	44
<i>Lilianna Jakiel</i> 77. Msza Tramwajarska dla pracowników MPK	45
<i>Jacek Kołodziej</i> Perełki z historii – o tym pisała prasa	45

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Beata Ćwiek, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierwa, Leszek Uchański.

Fotografia na okładce: Pięć autobusów MPK S.A. na autostradzie A4 w rejonie węzła w Brzesku, w drodze do Lwowa. Fot. Grzegorz Mental.

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

MAREK GANCARCZYK

Kraków przekazał miastu Lwów pięć autobusów



Pięciu kierowców MPK S.A. tuż przed wyjazdem do ukraińsko-polskiej granicy

Zgodnie z zapowiedzią Jacka Majchrowskiego Prezydenta Krakowa, MPK S.A. przekazało miastu Lwów pięć autobusów wypełnionych darami. Są to autobusy marki Solaris z 2009 roku o długości 12 metrów. Pojazdy są w pełni sprawne i do wyjazdu były eksploatowane na krakowskich liniach. Przed wyjazdem wszystkie zostały poddane szczegółowemu przeglądowi, obejmującemu najważniejsze elementy wyposażenia. Poza autobusami MPK S.A. w Krakowie przekazało miastu Lwów także pakiet części eksploatacyjnych. Zważywszy na warunki wojenne umożliwi to jak najdłuższe utrzymanie ich pełnej sprawności.

Tak, jak to zapowiedział Prezydent Krakowa, autobusy do Lwowa nie pojechały puste. Do środka każdego z nich zostały zapakowane dary zebrane od mieszkańców Krakowa, w tym żywność, chemia, koce, śpiwory, środki higieniczne i opatrunkowe, produkty dla dzieci oraz ubrania, a więc rzeczy bardzo potrzebne w Ukrainie. Dodatkowo firma Noho Investment sp. z o.o. przekazała 100 nowych materacy i poduszek.

Decyzja prezydenta Krakowa o przekazaniu autobusów to efekt apelu skierowanego przez mera Lwowa do Zgromadzenia Ogólnego Związku Miast Polskich. Okazuje się, że autobusy są w tym mieście bardzo potrzebne, zarówno do obsługi sieci komunikacyjnej, z której korzystają mieszkańcy Lwowa, jak i do transportu uchodźców. To dlatego natychmiast po rozmowie z merem Lwowa Prezydent Krakowa podjął decyzję o jak najszybszym wysłaniu autobusów do tego miasta.

Autobusy wyjechały z zajezdni w Bieńczycach 23 marca 2022 roku. Do granicy polsko-ukraińskiej prowadziło je pięciu kierowców MPK S.A.:

- Konrad Nerc
- Jan Rech
- Mariusz Olchowski
- Marcin Zębala
- Dariusz Stępiński

Na przejściu granicznym autobusy zostały przekazane ukraińskim kierowcom, którzy dojechali nimi do Lwowa. ■

MAREK GANCARCZYK

Prowadził autobus do polsko-ukraińskiej granicy



Konrad Nerć (w środku) podczas przekazania autobusów kierowcom ze Lwowa

O transporcie pięciu autobusów wypełnionych darami dla Lwowa opowiada Konrad Nerć, kierowca z zajezdni Bieńczyce

MG: Pasażerowie we Lwowie podróżują już pięcioma autobusami, które przekazał Kraków. Był Pan jednym z kierowców MPK S.A., który prowadził autobus do granicy polsko-ukraińskiej. Ucieszył się Pan, że został wybrany?

Konrad Nerć: Tak, to było dla mnie duże wyróżnienie.

MG: Autobusy miejskie są tworzone z myślą o ruchu miejskim, jak się prowadzi taki autobus autostradą przez kilkaset kilometrów i to w dodatku wypełniony po sufit darami?

KŃ: Autobusy były rzeczywiście wypełnione darami po sufit. Najgorsze było to, że nie były one obciążone równomiernie. Jak za dużo rzeczy było ułożonych z tyłu, autobus był uniesiony z przodu, a to zdecydowanie pogarszało warunki prowadzenia dla kierowcy. W dodatku autobusy miejskie mają ograniczenia prędkości, więc nie mogliśmy jechać zbyt szybko, bo nieco ponad 60

km/h. Ponieważ każdy autobus był ważony przed wjazdem do Ukrainy więc wiemy, że w każdym było co najmniej 5 ton rzeczy, a w jednym nawet 6 ton. Trzeba było dwoma rękami cały czas mocno trzymać kierownicę, bo tak mocno „rzucało”.

MG: Kierowcy MPK prowadzili autobusy tylko do granicy. Jak wyglądało ich przekazanie ukraińskim kierowcom?

KŃ: My dojechalismy do granicy, a potem wjechalismy do strefy buforowej między Polską i Ukrainą. Kierowcy ukraińscy już tam na nas czekali. Wcześniej musieliśmy jednak dopełnić kilku formalności. Po stronie polskiej to poszło dosyć szybko. Każdy kierowca był przygotowany i miał swój pakiet

dokumentów. Nie wiedzieliśmy jednak, że najpierw musimy wjechać na wagę, tak jak to robią kierowcy ciężarówek, bo byliśmy przecież konwojem humanitarnym. My wjechalismy na pas dla autokarów. To był nasz błąd, ale uchronił nas od wielogodzinnego czekania na przejazd przez granicę. Po wjechaniu na przejście graniczne, straż graniczna pomogła nam wrócić pod prąd i bez czekania na wagę. Potem trzeba było załatwić formalności po stronie ukraińskiej. Celnicy ukraińscy są jednak trochę gorzej zorganizowani. Tam nie da się załatwić spraw bez kserowania, zdobywania wielu pieczętek i podpisywania wielu druków. Po ich wypełnieniu i uzyskaniu tzw. obiegiówek mogliśmy dopiero przejechać. A no i wcześniej jeszcze musieliśmy spisać stan liczników.

MG: Było jakieś krótkie szkolenie na granicy?

KŃ: Tak, był taki krótki przyspieszony kurs. Autobusy mają jednak podobne wyposażenie i oznakowanie w kabinie. Pokazaliśmy więc szybko jak, wszystko jest rozmieszczone na pulpicie. To co nas zdziwiło to fakt, że nas pytali o tzw. kamery czołowe, zamontowane z przodu autobusu. Okazuje się, że w Ukrainie jest to zabronione. Musieliśmy więc

odwrócić je o 180 stopni. Na koniec zrobiliśmy sobie wspólne zdjęcia. Byliśmy jak starzy koledzy z pracy. Dowiedzieliśmy się, że nie jedli od rana. Jeden z nas miał kanapki i cukierki, więc od razu im je dał. Wtedy jeden z ukraińskich kierowców po prostu się rozplakał, bo tam zdobyć cukierki już nie jest łatwo. Potem jeszcze kierowcy musieli poczekać jak my opuścimy strefę buforową i przejdziemy na stronę polską. Musieli poczekać na przedstawiciela urzędu miasta Lwów, Pana Maksyma, który nam pomagał na granicy z formalnościami, a na koniec

odprowadził nas i upewnił się, że spokojnie możemy wrócić do samochodów, które czekały na nas po polskiej stronie granicy. Teraz staramy się dowiedzieć, czy to oni będą tymi autobusami jeździć. Zamiary z nimi utrzymywać kontakt.



Autobusy były pełne darów dla obywateli Ukrainy

MG: Wyjazd do granicy kraju, w którym jest wojna na pewno wymaga odwagi. Miał Pan obawy przed wyjazdem?

KŃ: Był oczywiście stres. A już szczególnie na granicy, kiedy w pewnym momencie zostaliśmy poproszeni o przejście przez granicę na stronę ukraińską. Nie mieliśmy tego w planach i nie byliśmy do tego przygotowani. Na szczęście ostatecznie nie musieliśmy tego robić. Przed moim wyjazdem stresowała się też moja żona. Zgodziła się, żebym jechał, ale kazała do siebie cały czas dzwonić. Za to moje dzieci były bardzo dumne i od razu pokazywały zdjęcia autobusów swoim kolegom, które znaleźli w Internecie, chwając się, że jeden z nich będzie prowadził ich tata.

MG: Koledzy z pracy zazdrościli?

KŃ: Pewnie tak. No i trochę żartowali, i wspominali coś o mięsie armatnim (śmiech). Oczywiście byli zainteresowani jak było. Pytali czy na granicy widać wojnę. Tam rzeczywiście widać, że sytuacja jest poważna. Chociażby po tym, że wszyscy pogranicznicy są wyposażeni w długą broń.

MG: Co było dla Pana najtrudniejsze podczas tej wyprawy?

KŃ: Najtrudniejszą rzeczą był kontakt z celnikami ukraińskimi, szczególnie gdy nie mogliśmy liczyć na przedstawiciela miasta Lwów, bo musiał załatwiać coś innego. Akurat tak się złożyło, że na granicy trafiliśmy na osoby, które nie mówiły ani po polsku, ani po angielsku. My z kolei nie znaleźliśmy ukraińskiego. Tak więc ta bariera językowa była trudna do pokonania.

MG: Po takim wyjeździe to prowadzenie autobusu w Krakowie nie wywołuje już chyba w Panu żadnych emocji?

KŃ: Na pewno nie można tracić koncentracji. Przewozimy ludzi, a ich bezpieczeństwo jest najważniejsze. Ale na pewno nie ma takich emocji jakie widzieliśmy na granicy na twarzach kierowców ze Lwowa. Widać było u nich cały czas pewnego rodzaju napięcie. Tam nie jest wesoło, tam jest wojna. ■

MAREK GANCARCZYK

Prezydent wprowadził darmową komunikację dla uchodźców

Prezydent Jacek Majchrowski podpisał zarządzenie zwalniające uchodźców z Ukrainy z opłat za podróżowanie komunikacją miejską. Dokumentem uprawniającym do zwolnienia jest paszport lub inny dokument potwierdzający przekroczenie granicy Rzeczypospolitej Polskiej od dnia 24 lutego 2022 r.

Zwolnienie z opłat dotyczy przewozów realizowanych na obszarze miasta oraz gmin sąsiadujących, które przystąpiły do porozumienia w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Przypomnijmy, że obywatele Ukrainy mogą podróżować bezpłatnie w pociągach PKP Intercity, a także pociągach Kolei Małopolskich. ■



Президент Кракова запровадив безкоштовний проїзд для біженців

Президент Яцек Майхровський підписав розпорядження про звільнення біженців з України від оплати за проїзд у громадському транспорті Кракова.

Документом, який дає право на безплатний проїзд, є паспорт або інший документ,

що підтверджує перетин кордону Республіки Польща не раніше 24 лютого 2022 року.

Звільнення від оплати поширюється на міста та сусідні гміни, які приєдналися до договору про спільне надання безкоштовного проїзду у загальному громадському транспорті громадянам України. ■

WŁADYSŁAW MICHALSKI

Na pomoc dla ofiar wojny w Ukrainie



Członkowie klubu HDK zbierali pieniądze w tramwaju na linii nr 1, 8 i 19

Polski Czerwony Krzyż po wybuchu wojny w Ukrainie podjął natychmiastowe działania, organizując pomoc dla ofiar wojny.

Działające w strukturach Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie Koło PCK i Klub „Honorowych Dawców Krwi” w MPK S.A. włączyły się aktywnie do tych działań.

- W dniu 28 lutego zwrócono się z apelem do wszystkich pracowników o wsparcie, poprzez wpłatę datków na przeznaczone na ten cel konto PCK,
- W dniach 2-6 marca na terenie wszystkich zajezdni, w Stacji Obsługi i Remontów oraz w budynku MPK S.A. przy ul. Brożka 3 zostały wystawione puszkę, do których były zbierane pieniądze na pomoc ofiarom wojny w Ukrainie,
- w dniach 2-4 marca odbywała się kwesta w tramwaju kursującym na trzech trasach.

Zbiórka w tramwaju była prowadzona w godz. 9.00-17.00. Została zorganizowana przez Koło PCK i działający w jego ramach Klub „Honorowych Dawców Krwi”, który funkcjonuje w MPK S.A.

W zbiórce dla mieszkańców Ukrainy, która została przeprowadzona na wszystkich zajezdniach w dniach 2-6 marca 2022 roku zebrano 2476,06 zł. Cała kwota została przekazana do Małopolskiego Oddziału PCK w Krakowie.

Podczas kwesty w tramwaju na pomoc dla obywateli Ukrainy pasażerowie linii nr 1, 8 i 19 przekazali w sumie 5 827,53 zł.

Kwesta była nietypowa. Zamiast „specjalnego” tramwaju była prowadzona w tramwaju linii regularnej, kolejno na linii nr 8, 19 i 1. Działaniami tymi dowodził niezawodny i zawsze zaangażowany – Janusz Kękuś, a wspierali go: Władysław Michalski, Artur Drożdż, Marek Gancarczyk, Piotr Gardynik, Wacław Głowa i Dawid Urbanik. Należy też wspomnieć o pomocy dwóch niezwykle miłych Pań motorniczych z zajezdni tramwajowej Podgórze.

Krakowianie byli bardzo hojni, zazwyczaj ciężkie od bilonu puszkę były lekkie, bo wrzucano przede wszystkim banknoty. Cały dochód z kwesty został przeznaczony na pomoc dla ofiar wojny w Ukrainie, którą na terenie naszego województwa organizuje Małopolski Oddział Okręgowy PCK w Krakowie. ■

MAREK GANCARCZYK

Pracownicy MPK zaangażowani w pomoc mieszkańcom Ukrainy



Pracownicy MPK S.A. pomagali w segregacji i pakowaniu darów zebranych od mieszkańców Krakowa

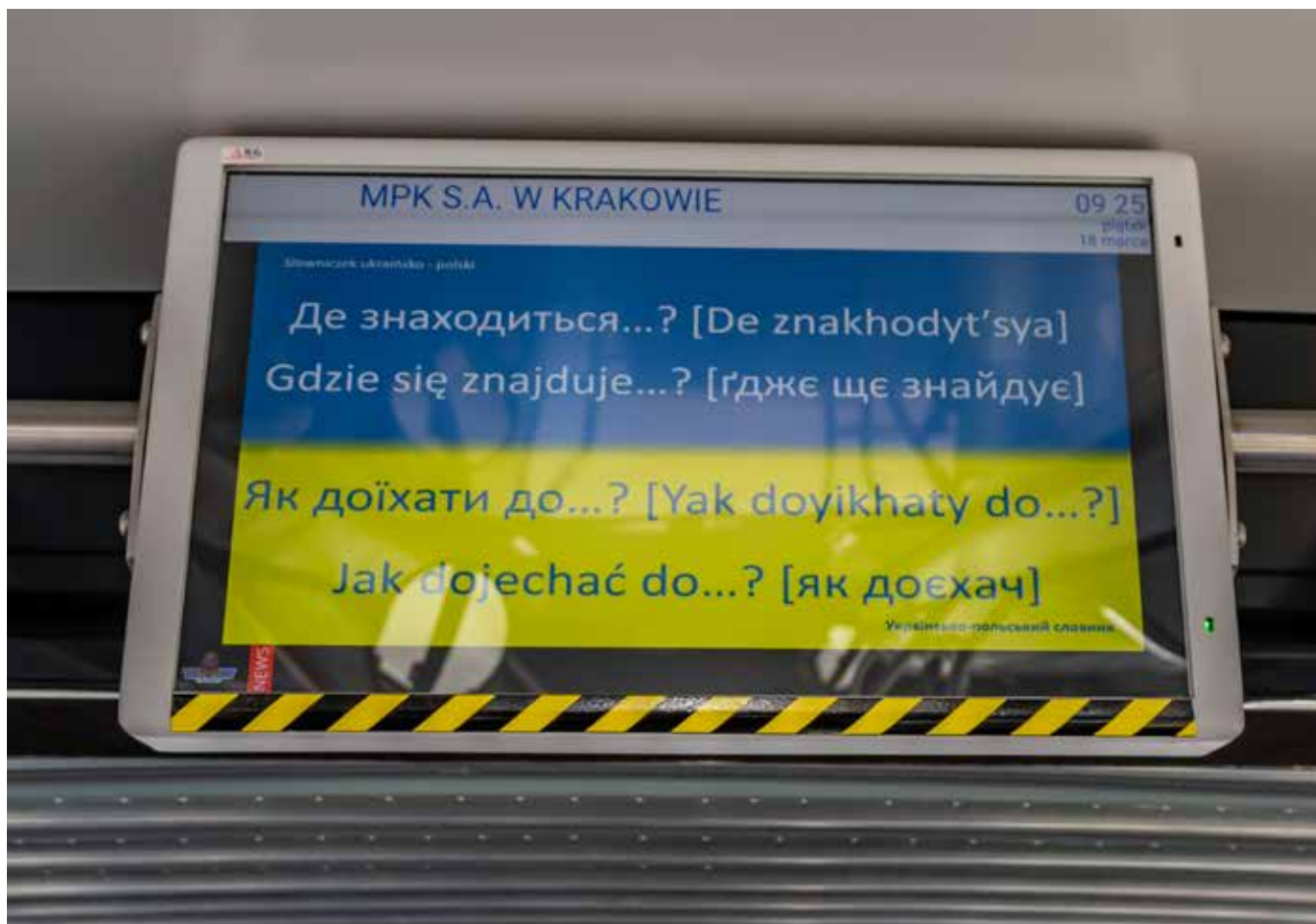
Pracownicy MPK S.A. w Krakowie włączyli się w pomoc uciekającym przed wojną mieszkańcom Ukrainy. Na terenie wszystkich zajezdni były zbierane pieniądze dla ofiar wojny. Zbiórka była prowadzona od 2 do 6 marca 2022 roku. Pieniądże można było wrzucać do specjalnie przygotowanych puszek lub przelewać na konto Małopolskiego Oddziału Okręgowego PCK w Krakowie: 16 1160 2202 0000 0002 7718 3060 z dopiskiem „Ukraina”.

Dodatkowo wielu pracowników MPK S.A. zaangażowało się w pomoc mieszkańcom Ukrainy jako wolontariusze. Pomagali oni m.in. w segregacji rzeczy zebranych od mieszkańców Krakowa, które trafiły do magazynów w Dobczycach, a także gromadzonych przy stadionie Wisły Kraków.

MPK S.A. zapewniało także transport wolontariuszy, oraz uciekającym przed wojną obywatelom Ukrainy, którzy przyjeżdżają do Krakowa. To właśnie autobusy krakowskiego przewoźnika zawożą ich do miejsc, gdzie znajdują nocleg. ■

MAREK GANCARCZYK, MAŁGORZATA RZYCZNIK

Słownik podstawowych zwrotów ukraińsko-polskich w tramwajach i autobusach



Podstawowe zwroty w języku ukraińsko-polskim są wyświetlane we wszystkich monitorach

Na monitorach zamontowanych w tramwajach i autobusach są wyświetlane podstawowe zwroty w języku ukraińsko-polskim. Wybrane tłumaczenia słów i wyrażeń mają pomóc obywatelom Ukrainy, którzy korzystają z komunikacji miejskiej i nie znają języka polskiego, w uzyskaniu informacji związanych m.in. z poruszaniem się w Krakowie. Obywatele Ukrainy dowiedzą się więc, jak po polsku zapytać gdzie coś się znajduje, jak gdzieś dojechać. W krótkim słowniku znalazły się też tłumaczenia z języka ukraińskiego na polski takich słów, jak ulica, godzina, przystanek czy przesiadka na inny tramwaj.

Jednocześnie informujemy, że w Punkcie Informacyjnym dla Obcokrajowców w Krakowie są dostępne ukraińsko-polskie rozmówki dla uchodźców z Ukrainy. Można je odebrać w punkcie przy ul. Daszyńskiego 22 oraz pobrać w wersji elektronicznej na stronie www.krakow.pl

Українсько-польські розмовники, створені працівниками Інформаційного бюро, можна забрати за адресою Daszyńskiego 22. Ви також можете звернутися до Punktu, якщо комусь потрібно більше. Словники також можна завантажити www.krakow.pl ■

Dzieci ze Lwowa w Krakowie



Dla dzieci zostały przygotowane drobne upominki

Już 27 lutego do Krakowa, na niecałe dwa dni, przyjechała grupa dzieci ewakuowanych z placówki opiekuńczej we Lwowie. Podróżując docelowo do Łodzi grupie 36 dzieci w wieku od 10 miesięcy do 17 lat, towarzyszyło 10 opiekunek. Organizatorem przejazdu do Krakowa była lwowska Fundacja „Ridni”. Po przybyciu do hotelu, zapewnionego przez sponsora fundacji, dzieci zostały objęte opieką pediatry, dostarczono też niezbędne leki zapewniono posiłki. Z powodu zmęczenia po bardzo wyczerpującej podróży i wielogodzinnej przeprawie granicznej dzieci nie mogły niestety skorzystać z części przygotowanych atrakcji. W niedzielę późnym popołudniem odwiedziły Ogród Doświadczeń im. Stanisława Lema. Prezentowana tam instalacja „Ogród Świateł – Królowa Śnieżka” pozwoliła, szczególnie najmłodszym dzieciom, zapomnieć

na chwilę o traumatycznych doświadczeniach i cieszyć się bajkową atmosferą miejsca. W poniedziałek, 28 lutego swoje podwoje otworzyło dla młodych Ukraińców krakowskie Zoo, którego dyrekcja przygotowała specjalne oprowadzanie w języku ukraińskim połączone z atrakcyjnymi warsztatami.

Ogromnym powodzeniem zarówno u dzieci, jak i starszej młodzieży cieszyły się pokazy karmienia pingwinów oraz możliwość podawania smakołyków, czyli marchewki oraz jabłek, słoniom.

Grupa ze Lwowa wyjechała z Krakowa w poniedziałek po południu, udając się bezpośrednio do Łodzi.

Bezpłatny transport zapewniła firma Delta Transport, przejazdy po Krakowie zorganizowało krakowskie MPK. ■

JAN PODKOPACZ

Zbiórka najpotrzebniejszych rzeczy dla obywateli Ukrainy



Pracownicy z zajezdni Płaszów zgromadzili mnóstwo potrzebnych rzeczy

W zajezdni autobusowej Płaszów 1 marca 2022 roku została zorganizowana zbiórka artykułów potrzebnych dla mieszkańców Ukrainy. Listę najpotrzebniejszych rzeczy przygotował pochodzący z Ukrainy kierowca z tej zajezdni, który po zakończeniu zbiórki zawiązał wszystkie artykuły do potrzebujących w Ukra-

inie. Były to przede wszystkim bandaże i środki opatrunkowe, żywność o długiej dacie spożycia. Na organizację zbiórki był tylko jeden dzień, ale cała załoga bardzo się zaangażowała w pomoc. W efekcie do Ukrainy pojechało mnóstwo paczek wypełnionych najpotrzebniejszymi produktami. Uczestnikom akcji bardzo serdecznie dziękujemy. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

Nowa szata rozkładów jazdy

W związku ze zbliżającym się końcem prac przy wymianie wszystkich nazw przystanków polegającym na dodaniu numeru słupka do każdej lokalizacji, MPK przystępuje do kolejnego etapu – wymianie przystankowych rozkładów jazdy.

Nowe rozkłady jazdy oprócz dotychczasowych informacji zawierają także przy nazwie każdego przystanku znajdującego się w granicach administracyjnych Krakowa numer słupka. Jest on tożsamy z numerem znajdującym się przy nazwie na wiatkach oraz słupkach przystankowych.

Ponadto, istotną zmianą jest również dodanie przy nazwie każdego przystanku maksymalnego rozkładowego czasu przejazdu, jaki jest niezbędny do pokonania interesującej nas trasy. Dzięki tej informacji pasażer będzie mógł lepiej przewidzieć czas przejazdu oraz zaplanować swoją podróż. Będzie to na pewno przydatne przy wyborze właściwego biletu.

To nie koniec zmian. Nowe rozkłady jazdy (godziny odjazdu) będą drukowane bardziej czytelną czcionką. Dzięki lepszemu wykorzystaniu miejsca na tabliczce przystankowej, osoby słabowidzące łatwiej odczytają interesujące ich godziny odjazdu. Ponadto, na liniach aglomeracyjnych nazwy miejscowości, widoczne u góry

rozkładu jazdy, przez które przejeżdżają autobusy, będą pisane w kwadratowych nawiasach co spowoduje, że będą lepiej widoczne.

Pierwsze rozkłady jazdy w nowej szacie graficznej zostały umieszczone w nocy 26 marca na wszystkich przystankach linii, których godziny odjazdów zmieniają się m.in. ze względu na

zakończenie remontu torowiska w ciągu ul. Zakopiańskiej. Kolejne rozkłady jazdy uwzględniające wyżej opisane zmiany, będą drukowane systematycznie, przy okazji wprowadzania korekt rozkładów jazdy lub zmian wynikających z prowadzonych remontów.

Kolejne rozkłady jazdy uwzględniające wyżej opisane zmiany, będą drukowane na liniach, których trasa się zmieni w związku z prowadzonymi remontami lub w przypadku wprowadzanych korekt godzin odjazdów.

Nowa szata graficzna rozkładów jazdy została wprowadzona z myślą o naszych pasażerach, aby podróżowanie po

mieście i aglomeracji stawało się coraz łatwiejsze. Nowe oznakowania przystanków oraz nowe rozkłady jazdy będą szczególnie przydatne dla osób, które słabiej orientują się w topografii Krakowa.

Kolejnym etapem prac będzie dodanie numeru słupka przystankowego w internetowych rozkładach jazdy. Zakończenie tych prac przewidziane jest w 2022 roku. ■

8	Borek Fałęcki 01 562-1t	
	TRASA: BOREK FAŁĘCKI - Zakopiańska, Wadowicka, Kalwaryjska, Krakowska, Św. Gertrudy, Pl. Dominikański, Franciszkańska, Podwale, Karmelicka, Królewska, Bronowicka - BRONOWICE MAŁE	
Czas* 1 Borek Fałęcki 2 Solvay 02 5 Łagiewniki SKA 02 7 Łagiewniki 02 8 Rzemieślnicza 02 10 Rondo Matecznego 02 11 Smolki 02 13 Korona 01 14 Plac Wolnica 02 16 Stradom 04 18 Wawel 01 19 Św. Gertrudy 01 21 Plac Wszystkich Świętych 01 23 Filharmonia 01 25 Teatr Bagatela 01 26 Batorego 01 28 Plac Inwalidów 01 29 Urzędnicza 01 30 Biprostał 01 32 Uniwersytet Pedagogiczny 01 ... 40 Bronowice Małe	Soboty	Święta
	4 38 58	4 47
	5 18 38 58	5 17 47
	6 18 38 58	6 17 47
	7 18 38 58	7 17 47
	8 18 38 58	8 17 38 58
	9 18 38 58	9 18 38 58
	10 18 38 58	10 18 38 58
	11 18 38 58	11 18 38 58
	12 18 38 58	12 18 38 58
	13 18 38 58	13 18 38 58
	14 18 38 58	14 18 38 58
	15 18 38 58	15 18 38 58
	16 18 38 58	16 18 38 58
	17 18 38 58	17 18 38 58
	18 18 38 58	18 18 38 58
	19 18 38 58	19 18 38 58
	20 18 38 58	20 18 38 58
	21 18 38 58	21 18 38 58
	22 18 38 58	22 18 38 58
	Zakłócenia w ruchu powodują zmiany czasów odjazdów.	
MPK S.A. w Krakowie	Rozkład jazdy ważny od 26.03.2022	

Nowa szata rozkładów jazdy została wprowadzona m.in. na linii nr 8

RYSZARD WRÓBEL

Autobus elektryczny z Półwyspu Iberyjskiego na testach w Krakowie



W styczniu 2022 roku testowany był w Krakowie autobus elektryczny o niezwyklej stylizacji firmy IRIZAR z Hiszpanii. Jest to autobus o długości 12,16 metra pozwalający przewieźć 74 osoby, w tym 24 osoby na miejscach siedzących. Autobus, którego masa własna wynosiła ponad 14,5 ton napędzany jest silnikiem centralnym o mocy 180 kW, dla którego energia elektryczna była magazynowana w bateriach lokalizowanych na jego dachu.

Autobus wyposażony jest we wszystkie elementy odpowiadające wymaganiom autobusu komunikacji miejskiej: niska podłoga, rampa wjazdowa dla osób na wózkach inwalidzkich, klimatyzacja, ogrzewanie, tablice elektroniczne i monitoring. Dla zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu, autobus wyposażony jest w system asystenta prawej strony, który pozwala ostrzec prowadzącego w przypadku zagrożenia kolizją z innym uczestnikiem ruchu drogowego.

W ramach prowadzonych testów, autobus eksploatowany był na linii obsługiwanej przez za-

jezdnę autobusową Wola Duchacka, dedykowanej do obsługi tej klasy pojazdów. Linia ta zalicza się do linii średnio obciążonych, przewożących stałe potoki pasażerów. Ocenie podlegało zużycie energii elektrycznej oraz walory użytkowe autobusu z punktu widzenia pasażera, obsługi technicznej i prowadzącego.

Rozpoczęcie testów zostało poprzedzone szkoleniem prowadzących i mechaników w zakresie prawidłowej obsługi i eksploatacji autobusów.

W okresie testu autobus nie stwarzał problemów technicznych, które by wymagały interwencji serwisowej, a tym samym pozwalały ocenić jego podatność obsługowo-naprawczą. Wizualna ocena rozmieszczenia poszczególnych zespołów w pojeździe wskazuje na szereg ułatwień w dostępie do urządzeń dla mechaników. Kierowcy, którzy prowadzili ten autobus w swych ocenach podnosili pozytywne odczucia z eksploatacji autobusu, chociaż zwracali uwagę na małą skuteczność układu ogrzewania, którą porównywali do

skuteczności układów ogrzewania innych autobusów.

Autobus zrobił pozytywne wrażenia swą stylistyką, która wyraźnie się wyróżnia spośród innych typów pojazdów. Nowoczesna stylistyka wnętrza robi pozytywne wrażenie na pasażerach i innych użytkownikach dróg. Odmiennie oceny dotyczą nieprzystosowania autobusu do eksploatacji w chłodniejszym klimacie oraz twarde, chłodne i śliskie siedzenia.

Autobus był ładowany w porze nocnej na terenie Stacji Obsługi Autobusów Wola Duchacka za pomocą ładowarki mobilnej plug-in. Brak możliwości doładowania baterii na końcówce linii za pomocą pantografu znacznie ograniczał możliwości eksploatacyjne autobusu.

Przeprowadzony test autobusu elektrycznego IRIZAR wykazał, że w okresie 19.01-31.01.2022 r. wykonał on 1741 km zużywając średnio 1,4 kWh/km. Zużycie to obejmowało jazdę i ogrzewanie.

Zagospodarowanie wnętrza autobusu odpowiada obecnym standardom przyjętym dla autobusów komunikacji miejskiej, a wyrażonym w wymaganiach określonych w Regulaminie nr 107 EKG ONZ. Kolorystyka wnętrza pokazała możliwości jej dostosowania do indywidualnych oczekiwań użytkownika.

Przeprowadzony test autobusu elektrycznego IRIZAR potwierdził możliwość jego wykorzystania jako nowoczesnego pojazdu komunikacji miejskiej dla przewozu pasażerów na liniach o średnich natężeniach potoków pasażerskich. Może być propozycją dla użytkowników poszukujących nowoczesnych rozwiązań konstrukcji, dla to właśnie stylistyka jest priorytetem. Innowacyjne rozwiązania wyróżniają go spośród innych dostępnych na rynku autobusów. Dla pełnej oceny wskazana jest jednak dłuższa eksploatacja w rzeczywistych warunkach komunikacji miejskiej w okresie letnim i zimowym. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK zakończyło proces modernizacji wagonów GT8

Zakończył się projekt, dzięki któremu wszystkie posiadane przez MPK S.A. dwukierunkowe wagony typu GT8 mają już niską podłogę i klimatyzację. Ostatni 28. tramwaj GT8 po gruntownej modernizacji o numerze RF304 wyjechał na linię pod koniec 2021 roku.

Przypomnijmy, że wagony GT8 rozpoczęły pracę na krakowskich ulicach jesienią 2009 roku. Mają długość ponad 26 m i ważą niemal 50 ton. Jednocześnie mogą przewieźć prawie 200 pasażerów. Zostały zbudowane przez firmę Duewag dla przedsiębiorstwa Rheinbahn z Düsseldorfu, a po latach pracy zostały odkupione przez MPK S.A. w Krakowie, a następnie zdecydowano się na ich modernizację. Pierwszą próbę unowocześnienia podjęto w 2014 roku, a od 2017 roku systematycznie, według przyjętego schematu, dostosowywano je do oczekiwań pasażerów, w tym tych z ograniczoną mobilnością. W środku pojawiła się klimatyzacja, nowe siedzenia ze specjalną tapicerką, monitoring, a na podłodze antypoślizgowa wykładzina. Z myślą o osobach niepełnospraw-

nych, starszych oraz rodzicach podróżujących z dziećcami wózkami w środku wagonów został wstawiony element niskiej podłogi ułatwiający im wsiadanie i wysiadanie. Dla osób poruszających się na wózkach zamontowano tam także specjalną platformę. Dla niewidomych i słabowidzących został wprowadzony nowoczesny system informacji pasażerskiej z tablicami wyświetlającymi trasę przejazdu oraz z systemem głosowego zapowiadania przystanków. Zmienił się także wygląd zewnętrzny tego tramwaju. Zachowana została natomiast funkcja dwukierunkowej jazdy, która może być wykorzystywana podczas remontów lub budowy nowych torowisk, gdy nie ma możliwości dojazdu do pętli.

Proces modernizacji tramwajów GT8 obejmował niemal wszystkie elementy wagonu takie jak: wózki, na których porusza się wagon, silnik, układy hamulcowe, osie, obręcze kół, fotele, podłoga czy sufit. Prace przy modernizacji ostatniego, 28. wagonu GT8 z wysoką podłogą o numerze 304 rozpoczęły się 29 lipca 2021 roku. ■



MPK S.A. w Krakowie ma 28 wagonów GT8



Ostatni zmodernizowany wagon wyjeżdża ze Stacji Obsługi i Remontów

MAGDALENA DROBNIAK-SALITRA

MPK w Krakowie otrzyma z NFOŚiGW prawie 42 mln zł na zakup autobusów elektrycznych



W Krakowie jest już prawie 80 elektrycznych autobusów

W ostatni dzień 2021 roku MPK S.A. w Krakowie podpisało umowę przyznającą dotację 41,7 mln zł z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do zakupu 20 autobusów elektrycznych oraz 20 urządzeń typu plug-in do ich ładowania.

– Podpisana umowa oznacza, że koszty związane z realizacją tego przedsięwzięcia w prawie 80 proc. będą współfinansowane z bezzwrotnej dotacji. Nowe pojazdy trafią do Krakowa w 2023 roku. To kolejna realizowana w Krakowie inwestycja, dzięki której mieszkańcy zyskają komfortowe i bezpieczne pojazdy przyjazne dla środowiska – powiedział Jacek Majchrowski, prezydent Krakowa.

Nowe autobusy będą niskopodłogowe, wyposażone w platformę umożliwiającą wsiadanie i wysiadanie osobom poruszającym się na wózkach. Z myślą o osobach niewidomych i słabowidzących w pojazdach zostanie zamontowany system głosowego zapowiadania przystanków. Komfort podróży w okresie letnim wszystkim pasażerom zapewni klimatyzacja. W środku nie zabraknie także portów USB do ładowania smartfonów. Warto także podkreślić, że eksploatacja pojazdów z napędem elektrycznym przyczynia się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu oraz pyłów PM10.

Przetarg na zakup autobusów zostanie ogłoszony już niedługo. Po zrealizowaniu tego projektu Kraków będzie miał w swojej flocie prawie 100 elektryków. ■

Kraków w dobrym klimacie



Segregujemy, sadzimy, oszczędzamy, oddychamy – to hasła przewodnie tegorocznej kampanii „Kraków w dobrym klimacie”. Rozpoczynamy swoistą podróż przez proklimatyczne działania miasta, zarazem zachęcając krakowian do aktywności w tym temacie, bo od każdego z nas zależy przyszłość naszej planety!

Kraków idzie dalej i wyznacza kolejne standardy w zakresie działań środowiskowych, ekologicznych i klimatycznych. Po wymianie ponad 45 tys. paleńsk i sukcesywnie poprawiającej się jakości powietrza w mieście stoimy przed niezwykle ważnym wyzwaniem, które dotyczy wszystkich ludzi na ziemi. Naszym celem jest przeciwdziałanie skutkom negatywnych zmian klimatycznych.

Dlatego też w zeszłym roku został zorganizowany Krakowski Panel Klimatyczny. Uczestnicy panelu – mieszkańcy, eksperci, przedstawiciele miasta – przez kilka miesięcy wspólnie pracowali nad

odповідzią na pytanie: Jak władze i mieszkańcy mogą ograniczyć zużycie energii i zwiększyć wykorzystanie energii odnawialnej?

Efektom prac Panelu było wypracowanie i przekazanie władzom miasta 32 rekomendacji, które zgodnie z przyjętymi założeniami mają dla Prezydenta Miasta Krakowa charakter wiążący.

– Wpisując się w rekomendacje panelistów, w tym roku miasto będzie realizować kampanię „Kraków w dobrym klimacie”, mającą na celu zwiększenie świadomości proklimatycznej krakowian oraz zachęcenie do wspólnego działania by przeciwdziałać negatywnym skutkom zmian klimatu. Kampania jest potwierdzeniem konsekwentnie realizowanej przez miasto strategii, zawartej w dokumentach „Plan adaptacji miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030” oraz „Strategia Rozwoju Krakowa Tu chcę żyć. Kraków 2030”. Jej celem jest przyspieszenie transformacji systemowej miasta, ukierunkowanej na uży-

skanie neutralności klimatycznej, czyli ograniczeniu szkodliwej emisji gazów cieplarnianych do minimum i wdrażaniu rozwiązań na rzecz czystego, przyjaznego dla mieszkańców środowiska – mówi Andrzej Kulig, zastępca prezydenta Krakowa ds. polityki społecznej i komunalnej.

Kampania została podzielona na cztery tematyczne działy, skupiające się wokół najistotniejszych elementów życia, tzw. żywiołów: powietrze, ogień/energia, woda oraz ziemia/gleba:

- SegregujeMY – dotyczącego gospodarowania odpadami
- SadziMY – traktującego o miejskiej zieleni
- OszczędzaMY – poruszającego ważną kwestię oszczędnego gospodarowania wodą
- OddychaMY – skupiającego się na temacie jakości powietrza i ekologicznym transporcie

– W ciągu roku zaplanowano wiele wydarzeń i niecodziennych inicjatyw, wpisujących się w tematykę kampanii. Będziemy o nich informować na bieżąco na naszej stronie internetowej – mówi Monika Chylaszek, dyrektor Wydziału Komunikacji Społecznej UMK.

Pierwszą część kampanii, w miesiącach zimowych, poświęcimy tematyce gospodarowania odpadami. Będzie można dowiedzieć się m.in. Jak właściwie segregować odpady? Jak dać używanym przedmiotom drugie życie? Gdzie oddać zużyte elektroodpady lub niepotrzebne meble?

W poniedziałek, 14 lutego od godz. 12.00 pod magistratem mieszkańcy Krakowa mogli oddać niepotrzebne elektroodpady, zalegające w naszych domach. Specjalnie zaprojektowane Ekopudełko zostało ustawione na skwerze przed urzędem, w pełni przygotowane do przyjęcia: zużytych baterii, płyt CD, żarówek, małej elektroniki w tym telefonów komórkowych czy ładowarek.

Tego samego dnia, również na pl. Wszystkich Świętych – zgodnie z kilkuletnią tradycją – Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania i Asocjacja Promotorów Radosnego Ptaka rozdała mieszkańcom budki łęgowe. Budki, powstałe z materiałów z odzysku, doskonale wpisują się w przesłanie kampanii, pokazując, że wiele rzeczy codziennego użytku można wykorzystać na nowo, w innej formie.

Dodatkowo, także w poniedziałek, na placu Wszystkich Świętych można się było zapoznać z ofertą edukacyjną Centrum Edukacji Ekologicznej „Symbioza”, której pracownicy jak mało kto w Krakowie znają się na ochronie środowiska, ekologii i działaniach proklimatycznych. Wszak ich siedzibą jest zabytkowy Pawilon Okocimski, który po gruntownym remoncie stał się miejscem ekologicznym i energooszczędnym. Budynek Pawilonu potwier-

dza, że ekologiczne technologie oraz odnawialne źródła energii sprawdzają się nie tylko w nowoczesnym budownictwie. Wyznacza trendy, którymi podąża miasto i krakowianie.

Gdy nastanie wiosna wkroczymy w kolejny etap kampanii. Gdy przyroda wybudzi się do życia i wokół się zazieleni zaprosimy mieszkańców do ogrodów, parków i na skwery miejskie, aby zatroszczyć się wspólnie o zieleni. Z nami poznają Państwo mapę krakowskich terenów zielonych i rekreacyjnych, dowiedzą się jak wspólnie z sąsiadami założyć ogród kieszonkowy czy jak zazielenić dach budynku, w którym mieszkamy. Razem poznamy krakowską przyrodę: drzewa, rośliny i zwierzęta, które możemy spotkać na terenie Krakowa i Małopolski. I co najważniejsze, nauczymy się jak dbać i pielęgnować to nasze wspólne dobro.

Wtedy też zaprosimy krakowian na pierwszą odsłonę „Warsztatów ekologicznych zero waste, poświęconych gotowaniu”. Dowiemy się m.in. jak nie marnować jedzenia, jak się nim podzielić z najuboższymi, jak zaplanować zakupy, wreszcie jak pysznie i zdrowo gotować dla całej rodziny.

Lato – ostatnio coraz bardziej upalne – to czas kiedy i przyroda i my najbardziej łakniemy wody, stąd woda i jej oszczędne używanie to naturalnie najlepszy temat na tę porę roku. Dlatego w miesiącach wakacyjnych zaprosimy mieszkańców na spacer śladami krakowskiej Kranowianki, najczystszej wody w Polsce, dostępnej dla mieszkańców i turystów w kilkunastu ogólnodostępnych miejscach. Opowiemy też, jak oszczędzać wodę, co ma wpływ nie tylko na wysokość naszych rachunków, ale także na stan środowiska. Z nami dowiecie się również, jak założyć ogród deszczowy, co to jest woda szara i jak możemy ją wykorzystać oraz jak używać detergentów, aby maksymalnie ograniczyć ich szkodliwy wpływ na środowisko.

Jesienią, kiedy aura mniej sprzyja spacerom i chętniej korzystamy z komunikacji miejskiej, chcemy z mieszkańcami porozmawiać o transporcie miejskim, zaproponować ekologiczne formy podróżowania, poznanie rozbudowanej sieci krakowskich tras rowerowych a także możliwości przemieszczania się pojazdami komunikacji miejskiej. To także czas, kiedy zaczynamy ogrzewać swoje domy i mieszkania, dlatego skupimy się także na nowych, ekologicznych technologiach wytwarzania ciepła i energii (OZE) i korzyściach, jakie niosą dla naszego portfela i jakości powietrza.

Czeka nas mnóstwo atrakcji, śledźcie naszą stronę internetową, Ekokalendarz, w którym będzie można znaleźć zapowiedzi wszystkich miejskich wydarzeń i profil Kraków w dobrym klimacie na Facebooku. ■

DOMINIKA BIESIADA

Wodór w transporcie publicznym



Autobus zasilany wodorem był po raz pierwszy prezentowany w Krakowie na początku 2021 roku

Nasze projekty: KHK S.A. – produkcji wodoru w ekospalarni i MPK S.A. – dystrybucji wodoru do stacji ładowania autobusów znalazły się na liście opłacalnych projektów inwestycyjnych, opublikowanych z okazji Europejskiego Tygodnia Wodorowego.

Ze wszystkich 1200 przesłanych projektów – 750 oceniono jako warte realizacji.

Jednym z głównych celów europejskiego sojuszu na rzecz czystego wodoru jest ułatwienie inwestycji w czysty wodór. W tym celu sojusz przygotował szereg rentownych projektów inwestycyjnych. Lista projektów zawiera przegląd projektów w zakresie wodoru, pomaga w tworzeniu zintegrowanych europejskich łańcuchów wartości wodorowych i profiluje projekty, w tym z inwestorami.

Gazociąg został odsłonięty na trzecim forum ds. wodoru w listopadzie 2021 r. Obejmuje on ponad 750 projektów ze wszystkich części łańcucha wartości, w tym:

- produkcja wodoru,
- transmisja i dystrybucja,
- zastosowanie w przemyśle, transporcie, systemach energetycznych i budynkach.

Wiele projektów obejmuje produkcję wodoru i jego wykorzystanie w takich gałęziach przemysłu, jak chemikalia, rafinacja, stal lub transport, w szczególności ciężki transport drogowy i morski. Projekty są realizowane w całej Europie, a wiele z nich ma wejść w życie do końca 2025 r.

Członkowie Sojuszu pierwotnie przedłożyli ponad 1000 projektów na potrzeby sekwencji inwestycji. Służby Komisji oceniły te projekty pod kątem zestawu kryteriów, w tym zakresu projektu, wielkości projektu, dojrzałości projektu i redukcji emisji. Włączenie do listy projektów sojuszu nie pociąga za sobą żadnych bezpośrednich korzyści finansowych ani regulacyjnych. Sojusz nie przyznaje finansowania projektom. ■

KRZYSZTOF FRANCUZ

Nowe linie aglomeracyjne

Organizator komunikacji miejskiej w porozumieniu z gminami ościennymi kontynuuje rozwój komunikacji miejskiej uruchamiając nowe linie aglomeracyjne, w tym także tzw. „agloekspresy”. To linie, które charakteryzują się wysoką częstotliwością kursowania – nawet co 15 min w godzinach szczytu.

Ponadto, agloekspresy nie kończą trasy na najbliższej pętli tramwajowej, ale kursują bliżej centrum Krakowa. W związku z tym pasażerowie z aglomeracji krakowskiej części mogą dotrzeć do celów swoich podróży bez przesiadek. Niewątpliwą zaletą agloekspresów jest to, że są

liniami przyspieszonymi, co oznacza, że na terenie Krakowa zatrzymują się tylko na wybranych przystankach, natomiast poza granicami Krakowa obsługują wszystkie istniejące przystanki, co zwiększa dostępność mieszkańców gmin ościennych do krakowskiego transportu zbiorowego.

W porozumieniu z gminami Wieliczka i Niepołomice, od dnia 8 stycznia 2022 roku uruchomiono nową linię w ramach agloekspresów. To kursująca już linia 301, ale na nowej, wydłużonej trasie oraz z większą częstotliwością. „Nowe” 301 zaczęło bowiem kursować z Niepołomic przez Podłęże, Zakrzów, Ochmanów, Sułków, Zabawę, Wieliczkę do Krakowa, gdzie ulicami Wielicką, Kamieńskiego, Konopnickiej, aleje Trzech Wieszców dojeżdża do pętli Nowy Kleparz. Linia 301 kursuje z częstotliwością 20 min w godzinach szczytu, 30 min poza godzinami szczytu oraz 60 min w weekendy.

Również na północy Krakowa doszło do zmian w komunikacji aglomeracyjnej. Na zamówie-



Agloekspresy cieszą się dużą popularnością

nie gminy Wielka Wieś, od dnia 14 lutego 2022 roku uruchomiono nową linię 310, jednocześnie likwidując linie 114 i 210. Nowa linia 310 kursuje z Os. Podwawelskiego, ulicą Konopnickiej, alejami Krasińskiego i Mickiewicza, ulicą Czarnowiejską, Nawojki, Armii Krajowej, Jasnogóorską i dalej przez Modlnicę, Szyce, Wielką Wieś, Białą

Kościół, Czajowice, Bębło do Będkowiec Pętli. Wybrane kursy we wszystkie dni tygodnia skrócone są do końcówki Białą Kościół Murownia Pętla. Linia 310 kursuje z częstotliwością 15 min w godzinach szczytu, 30 min poza godzinami szczytu oraz ok. 70 min w weekendy.

Warto tutaj również wspomnieć o dwóch nowych liniach aglomeracyjnych, które uruchomiły

gminy Wieliczka – linia 284 oraz gmina Skawina – linia 295.

Linia 284 została uruchomiona 20 listopada 2021 roku i kursuje z pętli Nowy Bieżanów Południe przez Bieżanów Potrzask, rejon Bogucic w Wieliczce do końcówki Wieliczka Centrum. Linia wykonuje po 16 kursów w obu kierunkach każdego dnia.

Linia 295 to wewnątrzgminna linia obsługująca gminę Skawina. Kursuje z pętli Skawina SCK przez Borek Szlachecki, Zelczyne, Krzęcin do końcówki Grabie Pętla. Linia wykonuje 11 kursów w każdym kierunku w dni powszednie i w soboty oraz 10 kursów w święta.

Miejmy nadzieję, że uruchomienie nowych linii aglomeracyjnych zachęci mieszkańców aglomeracji do pozostawienia swoich prywatnych samochodów i korzystania z komunikacji miejskiej. ■

SEBASTIAN KOWAL

Punkt Sprzedaży Biletów przy ul. Starowiślnej

22 lutego został uruchomiony nowy Punkt Sprzedaży Biletów Komunikacji Miejskiej w Krakowie wraz z dziennikiem podawczym ZTP. Jest on zlokalizowany przy ulicy Starowiślnej, obok siedziby Zarządu Transportu Publicznego. Punkt czynny jest w dni robocze od godz. 8.00 do godz. 16.00, a dziennik podawczy ZTP od godz. 8.30 do godz. 14.30.

W Punkcie Sprzedaży Biletów dostępne będą usługi m. in. takie jak:

- przyjmowanie wniosków o wydanie karty miejskiej,
- doładowanie kart miejskich biletami okresowymi,
- wyrabianie duplikatów kart mieszkańca ze zdjęciem,
- rozpatrywanie reklamacji dotyczących kart miejskich,
- wystawianie faktur za bilety zakupione za pośrednictwem automatów biletowych (na podstawie posiadanego paragonu).

W pomieszczeniu PSB została wydzielona strefa do przyjmowania klientów umówionych na spotkanie oraz dziennik podawczy Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, gdzie pasażerowie mogą składać wnioski dotyczące:

- funkcjonowania KMK,
- korekty rozkładów jazdy,
- odwołania od opłaty dodatkowej wystawione podczas kontroli,
- uruchomienia nowych linii bądź wzmocnienie częstotliwości KMK,
- postawienia nowych stojaków rowerowych.

Pasażerowie mogą skorzystać z pozostałych PSB KMK:

- os. Centrum D 7, poniedziałek – piątek w godz. od 11.00 do 19.00,
- ul. Krowoderskich Zuchów 8a – Dworzec Tramwajowo-Autobusowy Krowodrza Górka, poniedziałek – piątek w godz. od 11.00 do 19.00,
- ul. Pawia 5a – Dworzec Główny Wschód (pętla autobusowa), poniedziałek – piątek w godz. od



- 11.00 do 19.00,
- ul. Podwale 3/5, poniedziałek – piątek w godz. od 11.00 do 19.00,
- ul. Powstańców Wielkopolskich 6 – Dworzec Autobusowy Podgórze SKA, poniedziałek – piątek w godz. od 9.00 do 17.00.

Dodatkowo, pasażerowie mogą zaopatrzyć się w bilety w aplikacjach mobilnych takich jak: mKKM, iMKA otwiera się w nowej karcie, mPay – otwiera się w nowej karcie, moBiLET otwiera się w nowej karcie, SkyCash otwiera się w nowej karcie, jakdojade otwiera się w nowej karcie lub zbiiletem.pl otwiera się w nowej karcie oraz w automatach stacjonarnych KKM (w systemie Krakowskiej Karty Miejskiej) lub MKA (w systemie Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej). ■

MAREK GANCARCZYK

Krakowskie tramwaje i autobusy przyjazne dla osób z ograniczoną mobilnością

Krakowskie tramwaje i autobusy spełniają rekomendacje opracowane przez ekspertów na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, które dotyczą dostępności pojazdów komunikacji miejskiej dla pasażerów z ograniczoną mobilnością. Dokument trafił do przewoźników komunikacji miejskiej pod koniec grudnia 2021 roku.

Zgodnie z opracowanymi przez ekspertów rekomendacjami, pojazdy MPK S.A. są wyposażone w udogodnienia, które ułatwiają podróż osobom z ograniczoną mobilnością, a więc m.in. osobom poruszającym się na wózkach, niewidomym i słabowidzącym, a także opiekunom podróżującym z dziećmi wózkami. Najważniejszy postulat ekspertów dotyczy oczywiście niskiej podłogi,

a ta jest dostępna już od wielu lat we wszystkich autobusach MPK S.A.. Obecnie niską podłogę ma także prawie 78 proc. tramwajów. Do końca 2023 roku ten udział będzie jeszcze większy, bo wtedy ma się zakończyć dostawa aż 60 nowoczesnych tramwajów.

Kolejny ważny element wyposażenia pojazdów opisany w dokumencie to głosowe zapowiadanie przystanków dla osób niewidomych i słabowidzących. Taki system działa w Krakowie w zdecydowanej większości autobusów nie tylko wewnątrz, ale także na zewnątrz pojazdu. Dzięki temu osoby niewidome lub słabowidzące oczekujące na przystanku dowiadują się jaki numer linii ma podejżdżający autobus i w jakim kierunku jedzie. W wewnętrznym systemie zapowiadania przystanków jest



Platformy dla osób poruszających się na wózkach to już standard w krakowskich tramwajach i autobusach



Specjalne miejsce na rowery w tramwaju



Specjalne miejsce w tramwaju na bagaż

też wyposażonych 92 proc. krakowskich pociągów tramwajowych. Wszystkie pojazdy MPK S.A. są wyposażone w tablice, które wyświetlają informacje w odpowiednich barwach ułatwiających ich odczytanie przez osoby słabowidzące.

Pojazdy MPK S.A. są także wyposażone w inne rekomendowane elementy i systemy, m.in. odpowiednio rozmieszczone przyciski do otwierania drzwi przez pasażerów (także tych

poruszających się na wózkach), poręcze przy każdym drzwiach, wydzielona przestrzeń dla osób poruszających się na wózkach i osób podróżujących z wózkami dziecięcymi oraz wydzielone miejsca siedzące dla rodziców z małymi dziećmi (w tym także dla kobiet w ciąży). W części tramwajów jest także specjalnie wydzielona przestrzeń do przewozu rowerów oraz większego bagażu. ■

Bardzo dziękuję kierowcom i motorniczym MPK za to, że chcą pomagać osobom niewidomym



Nie wolno na siłę wprowadzać do pojazdu osoby z dysfunkcją wzroku

O podróżach krakowskimi tramwajami i autobusami rozmawiamy z Martinem Jungiem, osobą z dysfunkcją wzroku.

Marek Gancarczyk: Na początku naszej rozmowy chciałybyśmy zapytać o Pana wadę wzroku?

Martin Jung: Zdiagnozowano u mnie niedorozwój nerwu wzrokowego.

MG: Pomimo tego znakomicie radzi Pan sobie z poruszaniem się po mieście. Jak często korzysta Pan z komunikacji miejskiej?

MJ: Bardzo często. Nawet kilka razy dziennie. Pracuję na Uniwersytecie Ekonomicznym, kilka razy w tygodniu mam treningi Blind Futbolu.

Wszędzie gdzie muszę dotrzeć korzystam z transportu publicznego.

MG: Co według Pana jest najważniejszym udogodnieniem dla osób niewidomych w tramwajach i autobusach MPK?

MJ: Ciężko powiedzieć tylko o jednej najważniejszej rzeczy. Na pewno dużym ułatwieniem dla osób z dysfunkcją wzroku jest funkcjonowanie w pojazdach MPK informacji głosowej i zapowiedzi nazw przystanków. Na pewno ułatwieniem jest także niska podłoga w tramwajach i autobusach. Łatwiej się do takiego pojazdu wsiada i wysiada. Ważną sprawą jest podnoszenie świadomości prowadzących jak pomóc osobie z dysfunkcją wzroku. Kierowcy i motorniczowie już się nie obawiają takich sytuacji i podchodzą do osób

z dysfunkcją wzroku, aby im pomóc. Na przykład na przystanku Teligi, gdzie wsiadam, bardzo często z tramwaju wysiada motorniczy i pyta, gdzie jadę i jak może mi pomóc. Ten czynnik ludzki jest najbardziej według mnie pomocny i najważniejszy.

MG: Z komunikacji miejskiej korzysta Pan od wielu lat. Jak Pan ocenia wprowadzenie w autobusach zewnętrznych zapowiedzi?

MJ: To jest równie ważne rozwiązanie jak zapowiedzi wewnątrz pojazdów. To spore ułatwienie, gdy słyszymy, jaki autobus zatrzymuje się na przystanku. Problem jest wtedy gdy przystanek jest podwójny i zatrzymują się dwa autobusy, jak to jest m.in. na przystanku przy ul. Konopnickiej. Gdy stoi się tam na początku zatoki to w tym hałasie trudno usłyszeć zapowiedz z drugiego autobusu, który stoi w drugiej części zatoki. Chociaż zdarzyło mi się, że kierowca mimo, że mógł odjechać bo stał jako drugi, to jeszcze raz się zatrzymał i zapytał, czy czasem nie czekam na ten autobus.

MG: No to już wiemy, że na pewno do poprawki jest obsługa przystanków podwójnych. Co jeszcze można poprawić?

MJ: Z pewnością te podwójne przystanki to problem. Bo trzeba też pamiętać, że na bardzo obciążonych liniach i zakorkowanych trasach, przystanki podwójne dają szansę zmniejszyć opóźnienie. Ale dla osób z dysfunkcją wzroku ważne są nie tylko pojazdy i ich wyposażenie, ale też podnoszenie świadomości wśród pasażerów, że osoby niewidome także poruszają się autobusami i tramwajami. Podam przykłady. Gdy wsiadam do pojazdu to zajmuję miejsc blisko drzwi i trzymam się poręczy blisko drzwi. Tak jest dla nas bezpieczniej. Nie robię tego złośliwie. W tej sytuacji ważna jest pomoc innych pasażerów. Gdy ktoś ustępuje mi miejsce siedzące to warto, aby głośno o tym powiedział. Niewidomy przecież tego nie zobaczy. Ogólnie co do wyposażenia pojazdów to jeżeli technologia nie zawodzi, nie ma pomyłek w zapowiedziach, kierowca jest przeszkolony i chce pomóc, a w dodatku jest niska podłoga to nic więcej osobie z dysfunkcją wzroku nie jest potrzebne do bezpiecznej podróży. Zawsze będę jednak podkreślał, że nawet najnowocześniejszy pojazd nie wystarczy, gdy zabraknie pomocy człowieka. Przypomniała mi się pewna sytuacja z mojego życia. Chciałem wsiąść

do tramwaju na przystanku os. Kolorowe. Tam jeden przystanek jest za skrzyżowaniem i ja tego nie wiedziałem. Szukając tego przystanku wszedłem na torowisko. Nagle słyszę, że jedzie tramwaj. Ja stoję totalnie przerażony. Na szczęście motorniczy się zatrzymał i pomógł mi wsiąść do tramwaju poza przystankiem.

Poza nowoczesnymi pojazdami i stałym podnoszeniem świadomości prowadzących ważne są też aplikacje, które ułatwiają planowanie podróży. Dobra aplikacja jest bardzo potrzebna. Te rozwiązania komercyjne, które są już dostępne na rynku nie zawsze działają dobrze. To jest przestrzeń do zagospodarowania przez MPK. Chciałbym też zaapelować do osób, które tworzą takie aplikacje, aby je tak poprawić, żeby były bardziej dostępne dla osób niewidomych. Tym bardziej, że MPK udostępnia bezpłatnie dane rozkładowe.

MG: Jakim typem tramwaju podróżuje się Panu najwygodniej?

MJ: Chętnie bym odpowiedział na to pytanie, ale nie znam się na modelach za bardzo. Najfajniejszy to taki, który do mnie „mówi” (śmiej). W Lajkonikach trochę trudniej mi tylko znaleźć fotel blisko drzwi, bo są tam czasem miejsca na bagaż. No i żeby to był tramwaj, w którym nie podróżują osoby o nieprzyjemnym zapachu, bo czasem trudno wytrzymać. Tak naprawdę, to każdym typem autobusu i nowego tramwaju dobrze się podróżuje. Nie to co kiedyś. Z młodości pamiętam autobusy, którym jeździłem do szkoły, bez żadnych udogodnień, ale za to, gdy stałem z tyłu pojazdu obok silnika, to można było się ogrzać.

MG: Kierowcy i motorniczowie w zakresie swoich obowiązków mają pomoc osobom niewidomym. Jak Pan ocenia zachowanie prowadzących MPK?

MJ: Ja oceniam to zachowanie bardzo wysoko. Jest sporo osób, które zwracają uwagę na osoby z różnymi niesprawnościami, w tym z dysfunkcją wzroku. Starają się reagować w prawidłowy sposób. Wychodzą i pytają jak mogą pomóc. Gdy osoba niewidoma odpowie, że sobie poradzi sama, to nie ma też z ich strony wpychania ich do autobusu czy tramwaju na siłę. Ostatnio, moją żonę spotkała następująca historia. Jedna osoba śledziła ją i cały czas mówiła, żeby uważała na schody, krawężniki. To było po pewnym czasie uciążliwe. Na pewno nie należy tak robić.

W przypadku prowadzących pomagają zarówno mężczyźni, jak i kobiety. Są też takie historie, gdy osoba niewidoma się zagubiła, nie trafiła na wysepkę z przejściem, to prowadzący wychodził z kabiny i pomagał takiej osobie. Duży ukłon i podziękowania ogromne dla kierowców. Pilnują porządku nie tylko w pojeździe, ale i na drogach. Słysz się przecież o osobach starszych i dzieciach, które się zgubiły i są poszukiwane. Często pomagają w ich odnalezieniu właśnie kierowcy i motorniczowie. Z Facebooka dowiadujemy się o empatii prowadzących, którzy w takich sytuacjach zawsze reagują. Zdaję też sobie sprawę, że gdy jakiś kierowca do mnie nie wyszedł, to nie dlatego, że jest złośliwy, tylko zwyczajnie po ludzku mógł mnie nie zauważyć, może był bardzo zmęczony, albo był zbyt opóźniony. Nigdy się nie spotkałem, żeby ktoś z pracowników MPK mi odmówił gdy tej pomocy oczekiwałem.

MG: Jak powinno się pomagać osobom niewidomym i słabowidzącym podczas wsiadania i wysiadania z tramwajów i autobusów?

MJ: Przede wszystkim należy każdego zapytać, jak można mu pomóc. To pytanie jest bardzo ważne. Ponieważ każdy ma inny poziom własnego bezpieczeństwa. Jeden woli jak ma ręce wolne, inny woli się sam trzymać. Na pewno nie łapiemy niewidomej osoby ograniczając jej ruch. Trzeba podprowadzić osobę niewidomą pod drzwi, ostrzec że jest stopień. Powiedzieć gdzie jest poręcz. Można też stać obok takiej osoby w pobliżu, żeby móc zareagować gdyby było np. gwałtowne hamowanie. Absolutnie nie ciągniemy osoby niewidomej. Trzeba pozwolić, żeby to osoba niewidoma trzymała się drugiej osoby, wyciągniętej ręki. Warto też starać się wyjaśnić gdzie znajduje się fotel. Czy jest w kierunku jazdy, czy tyłem w kierunku jazdy. Osoba niewidoma zorientuje się wtedy jak odpowiednio usiąść. Zawsze może się oczywiście znaleźć osoba, która słabo się orientuje i trzeba tych informacji udzielić więcej. To są takie najważniejsze rzeczy. Jeżeli te zasady zachowamy pomagając osobie niewidomej, to reszta już „pójdzie z górki”.

MG: Czego osoby niewidome oczekują od innych osób czekających na przystanku?

MJ: Przed wszystkim, żeby udzielali prawidłowych odpowiedzi na zadane pytania. To jest

ważne, aby odpowiedzi były precyzyjne. Ja zawsze szkole osoby niewidome, żeby nie zadawali pytania o konkretną linię, np. czy to linia 192. Lepiej zapytać jaka to linia. Ludzie czasami potwierdzają nawet błędy numer, bo nie zwracają na to zbyt dużej uwagi. Ważne jest także to, aby inni pasażerowie informowali osobę niewidomą o wolnym miejscu. Nie chodzi o jakąś super formę grzecznościową, tylko prosty komunikat, że jest wolny fotel, na którym można sobie usiąść.

MG: Jakie zachowania najbardziej Pana denerwują podczas podróży komunikacją miejską?

MJ: Najgorsza jest kwestia kultury jazdy. Głośne rozmowy, krzyki. Jak się wraca z pracy po ośmiu godzinach, nie zawsze ma się siłę i ochotę słuchać głośnej muzyki, hip-hopu, czy prywatnych rozmów. Osoby z dysfunkcją wzroku też mogą innym przeszkadzać głośno rozmawiając, czy słuchając syntezatora mowy, który słychać w całym autobusie. A przecież nie każdy chce słuchać prywatnych smsów.

MG: Poza tramwajami i autobusami ważna jest także infrastruktura przystankowa, przejścia dla pieszych, sygnalizacja świetlna i chodniki? Jak ocenia Pan te rozwiązania w Krakowie?

MJ: Przystanki i wiaty są dobrze oznaczone. W miarę jest to pilnowane. Chociaż zdarzyło mi się, że nie mogłem znaleźć przystanku lub kierowca mnie wysadził „w polu”, gdzie nie wiedziałem gdzie jestem, ponieważ tak został przeniesiony przystanek. Przejścia też są dobrze oznaczone. Krawężniki przy przejściach są obniżone. Największy problem to sygnalizacja dźwiękowa przy przejściach. Jest ona bardzo zróżnicowana, w różny sposób działa, ma różne dźwięki. Mam wrażenie, że głośność tych sygnałów nie zawsze jest na odpowiednim poziomie. To przydałoby się to ujednoczyć. Sygnalizacje są ogromnym problemem dla niewidomych. Przejścia są też różne, czasem, żeby przejść na drugą stronę ulicy trzeba pokonać trzy odrębne przejścia z sygnalizacją. Na ul. Stella-Sawickiego mam duży problem, żeby usłyszeć na które przejście mogę bezpiecznie wejść. Gdy jest ktoś obok i rusza jest łatwiej. Pewnie rozwiązanie tego problemu jest trudne i nawet nie mam pomysłu jak to należałoby zrobić. Poza tym jednak ta infrastruktura jest coraz lepsza. Cieszy mnie remont torów w Nowej Hucie, na ul. Ptaszyckie-

go. W końcu tramwaje będą mogły tam jeździć normalnie. Widać że jest coraz więcej remontów i że te remonty uwzględniają potrzeby osób z ograniczoną mobilnością, w tym osób niewidomych.

Warto jednak zauważyć, że te rozwiązania, które wymieniałem pomagają też pełnosprawnym. Zapowiedzi pomagają obcokrajowcom nie znającym miasta, tak jak np. teraz są przydatne dla mieszkańców Ukrainy, którzy uciekają przed wojną. Niska podłoga pomaga też pełnosprawnym. Obniżone krawężniki pomagają też przecież osobom pełnosprawnym jadącym z wózkami dziecięcymi. Dobrze, że teraz jest to standardem. Czasem rozwiązania dla niewidomych stają się bardzo popularne w całym społeczeństwie. Dawno temu, już kilkadziesiąt lat temu, były książki nagrywane dla niewidomych, na kasetach, potem na płytach. Mogły je wypożyczać także osoby pełnosprawne, ale robiły to niezwykle rzadko ze względu na nazwę – te kasety czy płyty były bowiem nazywane książkami dla niewidomych. Wystarczyła zmiana nazwy na audiobook, aby to rozwiązanie stało się bardzo popularne. No a czym to się różni od poprzedniego rozwiązania? Tylko nośnikiem. Tak więc z tego rozwiązania przeznaczonego dawniej tylko dla niewidomych korzystają dzisiaj miliony pełnosprawnych.

MG: Czy hulajnogi porzucone w różnych miejscach stwarzają duże niebezpieczeństwo dla osób niewidomych?

MJ: Powiem szczerze, że nie jestem zadowolony z tego, jak osoby korzystają i jak porzucają hulajnogi byle gdzie. Osobiście się nie zdarzało, żebym sobie coś uszkodził lub coś mi stało przez hulajnogę. Ale spotkała mnie zabawna historia związana z hulajnogami. Jakiś czas temu, gdy szedłem do Uniwersytetu Ekonomicznego, przy wejściu było dużo hulajnóg, jedna blisko furtki, inna na środku. Gdy to odkryłem to stwierdziłem, że muszę je przestawić. Zauważył to jeden z wykładowców, który przechodząc obok mnie pod nosem stwierdził: No coś takiego, żeby niewidomy na hulajnodze jeździł...

Oczywiście uważam, że brak świadomości u użytkowników hulajnóg jak tego typu zachowanie może być niebezpieczne, bardzo wszystkim przeszkadza. Nie mam nic przeciwko temu, że hulajnogi są, bo są fajnym rozwiązaniem. Trzeba mieć jednak świadomość, że porzucenie jej byle

gdzie może kogoś narazić na niebezpieczeństwo. Bardzo apeluję do ich użytkowników, aby pomyśleli i zostawiali je w odpowiednim miejscu. Pewnie najlepszym rozwiązaniem, aby tak się stało są sankcje finansowe. Gdyby przy nieprawidłowym parkowaniu z konta była pobierana dodatkowa kwota, może wtedy tych przypadków byłoby mniej.

MG: Czy Pamięta Pan jakieś nietypowe zdarzenie podczas podróży komunikacją miejską w Krakowie?

MJ: Zdarzyły się i negatywne i przyjemne, czasem komiczne. Z takich mniej sympatycznych pamiętam, że gdy wracałem do domu rodzinnego zabrałem parę rzeczy do dużego plecaka. Po wejściu do tramwaju nie zdjąłem tego plecaka, mimo tłoku. Na co jeden z pasażerów powiedział, żebym go zdjął, i że jak chcę być turysta to niech idę pieszo, a nie jeździł MPK.

Innym razem zapytałem o wolny fotel w tramwaju. Ale jakoś tak się w końcu stało, że zamiast na pustym siedzeniu, usiadłem komuś na kolanach.

Innym razem na stacji PKP zapytałem, jaki to jedzie pociąg. Zamiast kierunku usłyszałem, że niebieski... Dopiero po chwili ktoś się zorientował, że rozmawia z osobą niewidomą i podał kierunek.

Ciekawa sytuacja spotkała mnie też w tramwaju w akwarium. Stoję ja sobie spokojnie przy wejściu, trzymam białą laskę. Nagle wsiada starsza pani, która chwyciła się najpierw jednej poręczy, potem drugiej, a na końcu mojej białej laski, myślała, że to też element tramwaju...

MG: Czy jest coś co chciałby Pan powiedzieć naszym kierowcom i motorniczym?

MJ: Kierowcom i motorniczym chciałbym bardzo podziękować, za to że chcą nam pomagać. Może być nawet stos przepisów, które nic nie dadzą. Ważne jest bowiem ludzkie serce i za to serce chciałbym bardzo podziękować. Ja dostrzegam, że prowadzący MPK pomagają nie tylko osobom niewidomym, ale też tym na wózkach, kobietom z dziecięcymi wózkami. To aż się serducho cieszy. To jest najważniejsze. Każdy z nas zajmuje się czymś innym, ma inny zawód i spełnia w społeczeństwie inną rolę. Warto jednak sobie pomagać.

MG: Dziękuję za rozmowę ■

ZBIGNIEW ANTOSIAK

Droga do mistrzostwa



Podczas zawodów

Będąc pracownikiem nadzoru ruchu MPK S.A. w Krakowie postanowiłem, że odpocznę kilka dni z rodziną na nartach w Szczyrku. Niestety, pogoda nie była dla nas łaskawa i musieliśmy spędzić sporo czasu w hotelu. Nasz 13-letni (wówczas) syn zaproponował pójście do kręgielni w Bielsku Białej, okazało się że trafiliśmy na profesjonalną kręgielnię Retro Bowling Club, której właścicielem był grający trener i prezes klubu. Po oddaniu kilku rzutów, gra mojego syna wzbudziła zainteresowanie prezesa. Po godzinie gry mieliśmy zaproszenie na turnieje i do trenowania w klubie. Tego dnia świetnie się bawiliśmy.

Trwało kilka miesięcy zanim oswoiliśmy się z myślą dojazdu na treningi do Bielska, jednak czas pandemii ułatwił decyzję, gdyż była to fajna forma aktywności sportowej, a kręgielnia w Bielsku-Białej była otwarta tylko dla trenujących zawodników. Dodatkowo w Krakowie nie ma kręgielni i trenerów na tak profesjonalnym poziomie.

Pierwsze treningi ukazały jak wielu rzeczy nie wiemy o bowlingu sportowym, nie mieliśmy własnych kul (każdy zawodnik na zawodach zazwyczaj posiada 15 kul z nawierconymi otworami pod własną rękę).

Dlaczego aż tyle? Tu trzeba wspomnieć iż na tory bowlingowe podczas różnych zawodów nanosi się inną warstwę oleju (smarowanie), o klasie zawodnika świadczy umiejętność radzenia sobie w każdym innych, bardzo zmiennych warunkach, w czym pomaga różnorodność posiadanych kul. Jednak nie tylko kule są potrzebne zawodnikowi, a również buty, które posiadają wymienne podeszwy. Dobiera się je, w zależności od poślizgu na rozbiegach, aby zawodnik nie musiał kombinować ze swoją techniką. Należało jeszcze zastanowić się nad stylem: jednoręcznym lub dwuręcznym. Patryk wybrał styl dwuręczny (tak jak obecnie uczy się wielu młodych adeptów bowlingu). Teraz tylko pozostał czas na treningi, gdzie trzeba było poznać oraz wypracować swój unikalny styl rzutu – proste?

Na efekt trzeba był poczekać do możliwości rozegrania pierwszych zawodów. Na Otwartych Mistrzostwach Grudziądz 2021 r. niespodziewane wejście juniora do finału grupy B, wzbudziło niemałą sensację. Stało się to dzięki ostatniej grze – 235 punktów. Takiego wyniku nie wstydzą się nawet najlepsi gracze (dodam, że maksymalna liczba możliwych do zdobycia punktów to 300).

Miesiąc później na turnieju rozgrywanym w Zielonej Górze było już zwycięstwo w grupie B czyli na zapleczu ekstraklasy. Należy zaznaczyć, że na tym turnieju Patryk miał wsparcie jedynej polskiej zawodniczki grającej w zawodowej lidze bowlingowej w USA (PWBA) – Darii Pająk.



Z pucharem, po dobrym występie

W czerwcu 2021 roku w Ostródzie odbywały się Indywidualne Mistrzostwa Polski Juniorów, Patryk bez problemu zdobył pierwsze miejsce w kategorii do 15 lat oraz zagwarantował sobie możliwość gry w finale Masters z najlepszymi młodymi zawodnikami w Polsce. Po wygraniu 5 pojedynków, pokonując o wiele bardziej doświadczonych konkurentów, tytuł Najlepszego gracza do 21 roku życia w Polsce, padł również jego łupem.

Po niesamowicie emocjonujących zawodach Patryk został desygnowany na zgrupowanie Szerokiej Kadry Polski Juniorów oraz zostaje przeniesiony do grupy A. Robi się coraz trudniej? Oczywiście, ale to nie znaczy, że nie zawalczy w elicie.

Patryk doskonali technikę dodatkowo pod okiem trenerki kadry juniorów, kupuje coraz lepszy sprzęt i zdobywa ogromne doświadczenie jeżdżąc na turnieje po całej Polsce.

W turnieju BahusCup 2021 w Zielonej Górze, po raz kolejny stał się ogromną sensacją i walczył jak równy z równym z Litwinem – późniejszym Mistrzem Świata w Parach o 4 miejsce oraz w kolejnej rundzie Grand Prix Polski zajmując 10 miejsce – co jest znakomitym wynikiem, ponieważ w czółowej 10 było aż 5 reprezentantów kadry seniorów Niemiec. Na tym turnieju Patryk pobił również

swoją „życiówkę” – w jednej grze uzyskał aż 285 punktów (zanotował 10 strike’ów z rzędu), czym zapewnił sobie nagrodę za najwyższą grę turnieju.

Na obecnych Mistrzostwach Polski Juniorów 2022 Patryk został przeniesiony do kategorii U19 gdzie zajął 4 miejsce i ma szansę pojechać na Mistrzostwa Europy.

Osiągnięcia:

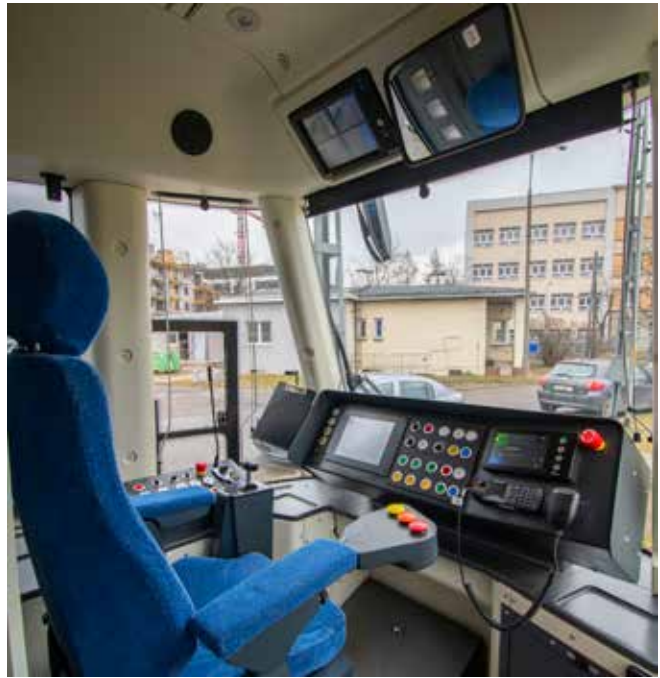
- jesień 2020 Śląska Liga Bowlingowa - najlepszy junior
 - wiosna 2021 Śląska Liga Bowlingowa - 1 miejsce gr. B oraz najlepszy junior
 - styczeń 2021 Otwarte Mistrzostwa Grudziądz - 8 miejsce gr. B
 - luty 2021 ZG Open Zielona Góra - 1 miejsce gr. B
 - k w i e c i e ń 2021 BB Open Bielsko Biała - 4 miejsce gr. B
 - c z e r w i e c 2021 Otwarte Mistrzostwa Pomorza - 3 miejsce gr. B
 - czerwiec 2021 Mistrzostwa Polski Juniorów Ostróda - 1 miejsce U15 oraz 1 miejsce turniej-Masrers do lat 21
 - sierpień 2021 SummerCup Bielsko Biała - 1 miejsce gr. B oraz najlepszy junior
 - wrzesień 2021 Bachus Cup Zielona Góra - 5 miejsce gr. A oraz najlepszy junior
 - styczeń 2022 Otwarte Mistrzostwa Grudziądz - 19 miejsce gr. A
 - styczeń 2022 Mistrzostwa Polski Juniorów Grudziądz - 4 miejsce U19 oraz 5 miejsce turniej Masrers do lat 21
 - luty 2022 GP Polski ZG Open Zielona Góra - 10 miejsce gr. A oraz najwyższa gra turnieju.
- Patryk zamienił hobby na pasję życia, która nie-
stety wraz ze wzrostem umiejętności niesie za sobą
potrzebę inwestowania w nowy, lepszy sprzęt.
- Jednak nasz młody mistrz dzielnie idzie przed
siebie zdobywając coraz to większe doświadczenie
i uzyskuje coraz lepsze osiągnięcia.
- Teraz wraz z synem często relaksujemy się
przy kręglach. Pozwala nam to na chwilę przy-
jemności przed wymaganiami codziennego życia
i ciężkiej pracy inspektora. ■

AGATA SZYDŁOWSKA

Warto pracować w MPK

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie jest firmą z bardzo długą historią, bo usługi komunikacyjne świadczymy mieszkańcom Krakowa już od 1875 roku. Aktualnie spółka świadczy usługi przewozowe na terenie Krakowa i poza jego granicami. Spełniamy wysokie standardy w zakresie jakości, bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Wdrażamy liczne, innowacyjne rozwiązania technologiczne, przyjazne środowisku oraz zwiększające bezpieczeństwo i komfort podróży pasażerom. Dzięki prowadzonym inwestycjom komunikacja w Krakowie jest nowoczesna i utrzymywana na wysokim poziomie. Blisko 1 mld złotych wykorzystany na inwestycje pochodzi z dofinansowania pozyskanego przez spółkę ze środków UE w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych. Posiadamy nowoczesny tabor spełniający wysokie wymagania środowiskowe, możemy tu wymienić niskopodłogowe tramwaje oraz ekologiczne autobusy wyposażone w silniki hybrydowe i elektryczne. Dysponujemy również zapleczem technicznym w pełni dostosowanym do obsługi nowoczesnego i zaawansowanego technologicznie taboru.

Należymy do największych pracodawców w Małopolsce. W 2021 roku w plebiscycie GUP otrzymaliśmy tytuł „Krakowski Pracodawca Roku 2020” oraz zostaliśmy wyróżnieni przez tygodnik Polityka Białym Listkiem CSR za odpowiedzialne podejście do prowadzonej działalności biznesowej. Zatrudniamy ponad 2300 pracowników w różnych zawodach, m.in. kierowców i motorniczych, elektryków samochodowych, elektroników, mechatroników, operatorów dźwigów, a także pracowników koordynujących sprawną realizację usługi przewozowej, informatyków i pracowników administracyjnych. Jesteśmy otwarci zarówno na osoby z doświadczeniem i te, które stawiają swoje pierwsze kroki na rynku pracy. Współpracujemy ze szkołami średnimi i wyższymi uczelniami z Krakowa. Oferujemy stabilną pracę w renomowanej firmie z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi i technologii. Posiadamy atrakcyjny pakiet świadczeń dodatkowych, między innymi kartę Multisport, uprawnienie do



Zainteresowanych zapraszamy do kontaktu bezpośredniego, na chętnych czekamy w każdą środę w godzinach od 13:00 do 14:30 w czasie dyżuru informacyjnego, który odbywa się w Centrum Konferencyjnym przy ul. Jana Brożka 3.

Aktualne oferty pracy dostępne są pod adresem <https://www.mpk.krakow.pl/pl/praca/>. Swoje CV możecie Państwo wysłać na adres praca@mpk.krakow.pl, informacje można również otrzymać telefonicznie pod numerem 12 254 1 254.

W najbliższym czasie będziemy obecni na Targach Pracy na AGH w dniu 5 kwietnia 2022 roku oraz na Festiwalu Zawodów, który odbędzie się w Tauron Arenie w dniach 26 i 27 kwietnia 2022 roku.

bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską, dofinansowanie do wypoczynku pracowników i ich rodzin, dofinansowanie do szerokiej oferty zajęć sportowych i kulturalnych. Proponujemy różne ścieżki kariery przy wsparciu wieloletniej, wykwalifikowanej kadry pracowników. Zapewniamy rozwój zawodowy pracowników, poprzez możliwość uczestnictwa w licznych kursach i szkoleniach. ■

Tel 12 254 1 254 • www.mpk.krakow.pl

Dołącz do nas już dziś!



MPK S.A. w Krakowie

Komfort • Nowoczesność • Ekologia • Bezpieczeństwo

**Twoje miejsce
pracy może być tuż obok.**



Zostań kierowcą!

Koło SITK ma nowe władze

W dniu 26 stycznia 2022 roku odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze członków Koła Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP przy MPK S.A. w Krakowie. Na spotkaniu podsumowano mijającą kadencję (za lata 2018–2021) oraz wybrano nowy zarząd koła.

Koło SITK przy MPK S.A. w Krakowie należy do struktury krakowskiego oddziału SITK, który nadzoruje działalność wszystkich kół.

W skład nowego zarządu na kadencję 2022–2025 weszli:

Przewodniczący Koła – Krzysztof Francuz

Zastępca Przewodniczącego Koła – Jan Podkopacz

Skarbnik Koła – Paweł Walasek,

Sekretarz Koła – Natalia Klimontowska

Warto tutaj wspomnieć, że dotychczasowym Przewodniczącym Koła był Ryszard Wróbel. Funkcję przewodniczącego sprawował aż przez 24 lata. W tym miejscu, w imieniu nowego zarządu Koła oraz wszystkich jego członków chciałbym złożyć serdeczne podziękowania dla Ryszarda Wróbla za całą pracę i wysiłek włożone w rozwój naszego Koła. Przez te wszystkie lata Koło podejmowało sporo różnych inicjatyw na rzecz rozwoju transportu poprzez działalność zawodową w miejscu pracy, ale także poza firmą na różnych spotkaniach, konferencjach, szkoleniach czy wyjazdach technicznych, a także w ramach doradztwa technicznego z zakresu problematyki transportu. Zdobyta wiedza oraz wieloletnie doświadczenie na pewno będą stanowić bogate zaplecze merytoryczne dla dalszego rozwoju naszego koła.

SITK opiera swoją działalność na dobrowolnej, społecznej pracy członków. Stowarzyszenie jest organizacją naukowo-techniczną działającą na rzecz rozwoju szeroko pojętego transportu. Obejmuje także działalność naukowo-techniczną, informacyjno-edukacyjną oraz kulturalną. Podejmuje działania na rzecz umacniania środowiska technicznego transportu oraz utrwalania więzi zawodowej.

W ramach działalności SITK formułowane są opinie, postulaty i wnioski, wynikające z potrzeb harmonijnego rozwoju wszystkich

dziedzin transportu, szerzenia wiedzy i kultury technicznej w społeczeństwie. Poprzez wyrażanie opinii w ważnych kwestiach dotyczących problematyki transportu SITK pełni rolę zbiorowego eksperta.

W chwili obecnej Koło SITK przy MPK S.A. w Krakowie skupia 36 członków i mamy nadzieję, że liczba ta będzie stale rosła. ■

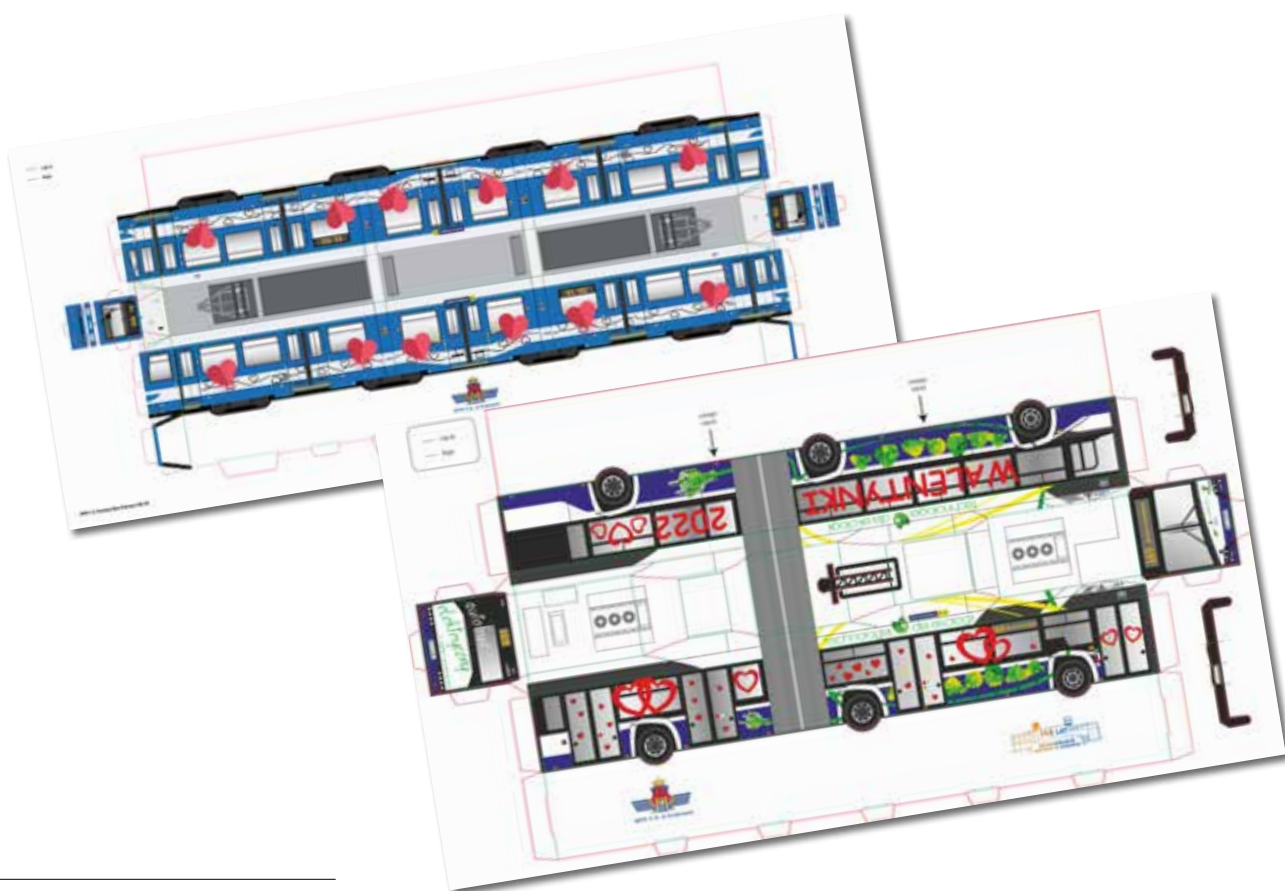
TOMASZ BAŁABAŃSKI

Najważniejsze wydarzenia z Krakowa w aplikacji mKK

W dzisiejszym zabieganym świecie szybki dostęp do informacji ma bardzo duże znaczenie. Komunikaty o grożących w najbliższym otoczeniu niebezpieczeństwach i kataklizmach, potrzebie niesienia pilnej pomocy czy lokalnych sukcesach powinny być dostarczane jak najszybciej do najszerszej grupy mieszkańców danego terenu w jak najkrótszym czasie. Z tego powodu, od 1 lutego br. aplikacja Karty Krakowskiej dostępna na urządzenia mobilne, zyskała nową funkcjonalność. Jest nią pobieranie i wyświetlanie aktualności ze strony www.krakow.pl. Pobierane są najważniejsze wiadomości umieszczane na stronie głównej portalu. Znajdują się one w menu „Więcej” aplikacji. Aby nie przeoczyć istotnych, z punktu widzenia mieszkańca Krakowa informacji, użytkownik aplikacji dodatkowo może wyrazić zgodę na otrzymywanie tzw. pusche’y, czyli powiadomień. W takiej sytuacji, jeśli na stronie internetowej Magicznego Krakowa pojawi się nowy wpis, posiadacz aplikacji Karta Krakowska, który wyraził taką zgodę, otrzyma specjalny komunikat informujący o tym fakcie. Kliknięcie komunikatu spowoduje otwarcie wiadomości w oknie przeglądarki internetowej. ■

MAŁGORZATA RZYCZNIK

Walentynki w czasie pandemii



Wyjątkowe modele na Walentynki

Walentynki organizowane corocznie w autobusie lub tramwaju udekorowanym na tę okoliczność czerwonymi balonami zwykle w kształcie serc, stały się w naszej firmie tradycją. Tradycję tę przerwała niestety pandemia.

W minionych latach walentynkowa akcja, często z udziałem krakowskich artystów, cieszyła się dużym zainteresowaniem. W pojeździe wyjeżdżającym na specjalną trasę rozbrzmiewała muzyka, i słychać było miłosne, szekspirowskie wyznania. Tańce, śpiewy i dobra zabawa gromadziła na pokładzie miłośników komunikacji, pary zakochanych, ale też i przypadkowych pasażerów. Romantycznym spotkaniom towarzyszyły niespodzianki w postaci gadżetów w kształcie serca oraz słodczy: czekoladowych serc, lizaków, pierników.

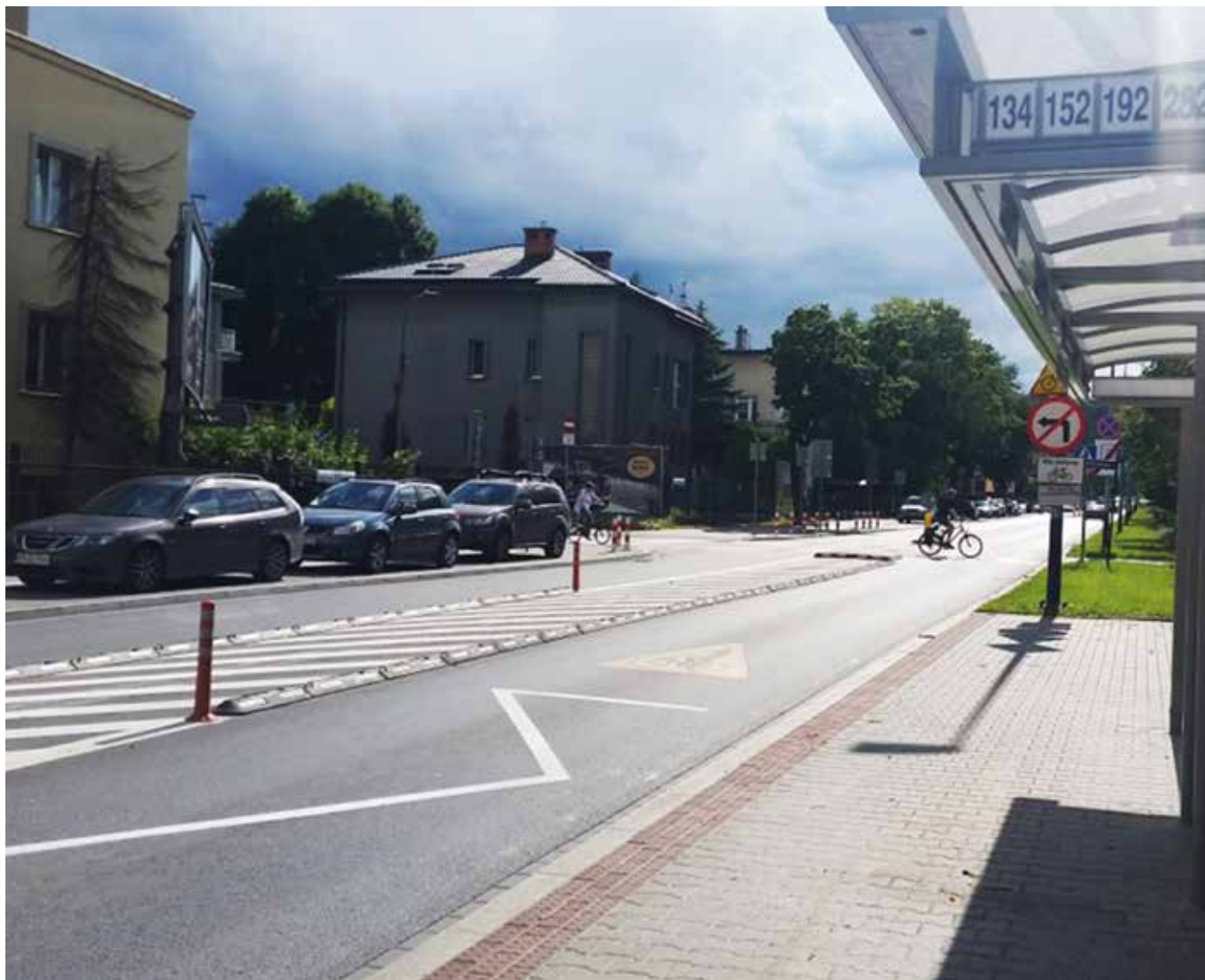
W tym roku w dniu 14 lutego każdy kto wsiadł do autobusu lub tramwaju z monitorem, miał

okazję w BUSTV i TRAMTV zobaczyć lub powspominać jak wyglądały Walentynki z MPK przez ostatnie kilka lat. Na ekranach pojawiły się m.in. twarze: Agnieszki Mleczko w roli Merlin Monroe i Karola Wolskiego jako Elvisa Presley'a, zespołu Octava Ensemble, aktorów Teatru Ludowego: Małgorzaty Krzysica, Jana Nosala i Piotra Piechy, oraz aktorów Teatru Starego: Pauliny Kondrak, Aleksandra Talkowskiego i Joanny Pocica.

Z okazji tegorocznego święta zakochanych, na stronie internetowej MPK na miłośników pojazdów czekała do pobrania i wydruku niespodzianka – projekt autobusu elektrycznego Solaris Urbino 18 i tramwaju N8 z walentynkową dekoracją.

Mimo, że tym razem Walentynki z MPK nie były tak huczne jak niegdyś i przebiegały raczej w atmosferze wspomnień, to miejmy na uwadze, że ta, która jest mottem przewodnim tego święta – MIŁOŚĆ, powinna towarzyszyć nam każdego dnia bez względu na miejsce i okoliczności. ■

Bezpieczne przystanki autobusowe bez zatok



Przystanek INSTYTUT REUMATOLOGII

Jednym z ważniejszych aspektów korzystania z komunikacji miejskiej, z punktu widzenia pasażera, jest bezpieczna droga dojścia do przystanku, a także wygoda i przyjazna przestrzeń w obrębie przystanków komunikacji miejskiej. I choć na co dzień nie zastanawiamy się nad tym, to z pewnością każdy pasażer wskazałby zalety i wady funkcjonujących przystanków, zwłaszcza pod kątem bezpieczeństwa w otoczeniu przystanku.

Przyjrzyjmy się niektórym ciekawym rozwiązaniom w zakresie infrastruktury drogowej,

w miejscach, w których znajdują się przystanki autobusowe. Przy wyznaczaniu przystanków autobusowych stosuje się zwykle zatoki autobusowe, które są nadal dominującym i preferowanym elementem ulic w polskich miastach.

Ich stosowanie wynika zarówno z powszechnie przyjętej praktyki, jak i z przekonania, że są lepsze, a jednym z głównych argumentów jest zapewnienie „płynności” ruchu drogowego, ponieważ autobus korzystający z zatoki nie blokuje pozostałego ruchu, a przynajmniej go nie utrudnia.

Stosowanie zatok budzi jednak od lat wiele kontrowersji. W wielu miastach, wśród osób zajmujących się komunikacją miejską i szerzej – transportem, przetacza się dyskusja, czy i w jakim zakresie powinno się budować zatoki autobusowe. Wynika to z faktu, że zatoki posiadają wiele wad, wśród których wymienię kilka najistotniejszych z punktu widzenia pasażera i innych niezmotoryzowanych użytkowników ruchu drogowego:

- Zatoki autobusowe zajmują dużo miejsca. Często są wyznaczane kosztem chodnika, a właśnie w obrębie przystanku jest największe zapotrzebowanie na przestrzeń, w której gromadzą się pasażerowie, a oprócz tego odbywa się normalny ruch pieszcy.
- Zatoki spowalniają ruch autobusów przez co wydłużają podróż pasażerów (np. potrzeba dodatkowego czasu na ponowne włączenie się autobusu do ruchu).
- Na czas podróży komunikacją miejską składa się również czas dojścia do przystanku. Zatoka autobusowa wydłuża ten element podróży pieszcego, ponieważ oddala przystanek od skrzyżowania. Rezygnując z zatok, można skrócić drogę pasażera nawet o kilkadziesiąt metrów.
- Zatoki autobusowe nie poprawiają bezpieczeństwa pieszcy. Stosowanie zatok powoduje często, że pozostałe pojazdy nie zwalniają przy dojeździe do rejonu zatoki i – znajdującego się zwykle obok – przejścia dla pieszcy.

Brak wyznaczonej zatoki może uspokajać ruch samochodów, poprawiając bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Wiele europejskich miast świadomie rezygnuje z budowy zatok autobusowych, właśnie w celu poprawy bezpieczeństwa pieszcy, dodatkowo zmniejszając znaczne koszty. Dyskusja nad ewentualną rezygnacją z zatok na korzyść budowy tzw. antyzatok, stosowania dodatkowych azyli na przejściach dla pieszcy i uspokojenia ruchu w obrębie przystanków autobusowych nabiera jeszcze innego wymiaru w świetle nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. Od 1 czerwca 2021 roku została wprowadzona bardzo ważna zmiana – pieszcy wchodzący na przejście dla pieszcy ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

W Krakowie znajdziemy wiele przykładów ulic, na których autobusy nie posiadają odrębnej zatoki przystankowej, a jednocześnie zostały wprowadzone bardzo przyjazne rozwiązania dla pieszcy (w tym korzystających z komunikacji miejskiej). Ruch został uspokojony, nie ma możliwości omi-



jania autobusu, który zatrzymał się na jezdni z wyznaczoną linią przystankową.

Przykładem takich bezpiecznych przystanków autobusowych (i przy okazji przejść dla pieszcy oraz znajdujących się obok również przejazdów rowerowych) są przystanki zlokalizowane w ciągu al. Focha. Są to np. przystanki o nazwie Instytut Reumatologii (w rejonie skrzyżowania z ul. Kasztelańską) oraz Cracovia Błonia (w rejonie skrzyżowania z ul. Kałuży). ■

MAREK GANCARCZYK

Tłusty czwartek w MPK



Taka niespodzianka czekała w zajezdniach na kierowców i motorniczych, którzy przyszli do pracy w czwartek, 24 lutego

MATERIAŁY PRASOWE KBF

MPK S.A. w Krakowie po raz kolejny nagrodzone Dźwigaczem Kultury



Laureaci Dźwigaczy Kultury. Fot. Joanna Gałuszka

Po raz dziesiąty poznaliśmy laureatów Dźwigaczy Kultury. Nagroda – przyznawana przez KBF jego partnerom, sponsorom oraz partnerom medialnym – jest symbolem tego, jak ważne dla rozwoju kultury jest wsparcie biznesu i mediów. W tym roku wśród uhonorowanych znalazło się po raz kolejny Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

W Krakowie podchodzimy do kultury w szerokim kontekście. Jesteśmy ważnym ośrodkiem kreowania i prezentacji dziedzictwa kulturowego – mówi Jacek Majchrowski, Prezydent Miasta Krakowa. – Doskonałym przykładem łączenia tego, co lokalne i światowe, jest działalność KBF, które organizuje zarówno imprezy masowe dla kilkudziesięciotysięcznej publiczności, jak i wydarzenia dla kilkuosobowych grup entuzjastów tematów niezwykle niszowych.

Nazwa wyróżnienia nawiązuje symbolicznie do pierwszego kręgu kręgosłupa – dźwigającego czaszkę i umożliwiającego ruchy głowy, a także do mitycznego Atlasa. Tegoroczna nagroda ukazuje postać dźwigającą wielkie szklane kule, które kryją w sobie piękno sztuki. Odzwierciedlają kulturę jako byt ulotny. Wyróżnienie zaprojektowała Beata Śliwińska „Barrakuz” – uznana projektantka wizualna i ilustratorka. Gala rozdania nagród odbyła się w Centrum Kongresowym ICE Kraków.

Najlepsze i najbardziej efektywne, nie tylko w Europie, ale także na całym świecie, instytucje

kultury, funkcjonują w oparciu o ideę współpracy oraz zasadę sieciowania działań i kontaktów – mówi Magdalena Doksa-Tverberg, dyrektorka KBF. – KBF jest instytucją modelową, prowadzącą uznane marki festiwalowe, ale także działa animując lokalne życie kulturalne, buduje twórczą tkankę tego miasta. Dziesiąta gala Dźwigaczy Kultury pokazuje siłę i trwałość relacji opartych na współpracy.

Po raz trzeci przyznano także wyróżnienie Ambasador Dźwigaczy Kultury 2021. To tytuł przyznawany osobie, która tworzy dobrą atmosferę dla rozwoju marki Kraków na wielu różnych polach. To osoba aktywna, obserwująca trendy oraz trendy wyznaczająca. Osoba, która patrzy nie tylko na to, co tu i teraz, lecz swoimi działaniami wybiegająca w przyszłość. Ambasadorem Dźwigaczy Kultury 2021 został Maciej Kawecki, prezes Instytutu Polska Przyszłości im. Stanisława Lema. To popularyzator i pasjonat technologii, promotor tego, co polskie i innowacyjne. Człowiek, który rozumie, że technologia to tylko i aż narzędzie w naszych rękach, którym powinniśmy pozytywnie zmieniać świat.

Goście oraz organizatorzy tegorocznej gali Dźwigaczy Kultury podczas swoich wystąpień wyrażali solidarność z Ukrainą. Koncert Jana Lisieckiego w ramach cyklu ICE Classic, wieńczący wydarzenie, również został zadedykowany naszym wschodnim sąsiadom. ■

KATARZYNA SADOWSKA, MAREK GANCARCZYK

Bogdan Żelazo po 40 latach pracy w MPK przeszedł na emeryturę



Bogdan Żelazo rozpoczął pracę w MPK 11 kwietnia 1983 roku. Od tego dnia nieprzerwanie wykorzystywał swoją energię i coraz większe doświadczenie w pracy dla krakowskiego przewoźnika i w służbie mieszkańcom. Pracę zakończył 25 stycznia 2022 roku. Pierwsze doświadczenia w MPK zdobywał na stanowisku samodzielnego referenta ds. eksploatacji. Bardzo szybko zaczął pełnić funkcje kierownicze. Już od 1984 roku został p.o. Kierownika Zespołu Rozkładów Jazdy, a od 1985 r. już pracował jako Kierownik Zespołu Rozkładów Jazdy. W 1990 r. powierzono Panu Bogdanowi Żelazo wykonywanie zadań specjalisty ds. eksploatacji – Głównego koordynatora przewozów, a jeszcze pod koniec tego samego roku został Zastępcą Dyrektora ds. Komunikacji.

Od początku 1991 r. Pan Bogdan Żelazo połączył wykonywanie obowiązków Zastępcy Dyrektora ds. Komunikacji z funkcją Członka Zarządu. W 1997 r. zaczął pracę na stanowisku Dyrektora ds. Komunikacji, a od lipca 2006 r. był Dyrektorem ds. Koordynacji Eksploatacyj-

nej. Przed odejściem na emeryturę (w okresie od 01.09.2014 r. do 25.01.2022 r.) Pan Bogdan Żelazo zajmował stanowisko Dyrektora ds. Operacyjnych.

W uznaniu zasług dla Przedsiębiorstwa Pan Bogdan Żelazo w 2000 r. otrzymał odznakę Zasłużony dla MPK w Krakowie. W 2005 r. odebrał będący uhonorowaniem działalności zawodowej Srebrny Krzyż Zasługi.

Bogdan Żelazo zawsze bez reszty angażował się w realizowane przez siebie zadania. Nie wystarczało mu jednak tylko zajmowanie się pracą zawodową. Był i jest nadal aktywnym działaczem sportowym. Cały czas pełni funkcję prezesa zarządu Towarzystwa Sportowego Tramwaj, którego podstawowym celem jest zapewnienie dzieciom profesjonalnych treningów piłki nożnej.

Trudno także pominąć jego zaangażowanie w działalność społeczną. Od zawsze starał się pomagać potrzebującym. Angażował się także w przedsięwzięcia, których celem była pielęgnacja ważnych w historii Polski wydarzeń. Stąd też wspierał m.in. Towarzystwo Parku im. dra Henryka Jordana. ■

FRANCISZEK OSUCH

Zbigniew Mortek na emeryturze



Praca zawodowa w życiu każdego człowieka to coś bardzo ważnego. O tym jakimi byliśmy pracownikami, często dowiadujemy się kiedy przychodzi nam zamknąć ten rozdział. W lutym 2022 r. taki rozdział w swoim życiu zamknął kierownik stacji tramwajów Nowa Huta – Zbigniew Mortek. Zanim trafił do MPK w Krakowie, mieszkał i wychowywał się w Tarnowie. Tam uczęszczał do szkoły podstawowej nr 20 w Tarnowie – Mościcach, a w latach 1970-1976 do Technikum Zawodowego, po ukończeniu którego uzyskał tytuł – Technik Mechanik (specjalność – aparatura kontrolno-pomiarowa i mechaniczna automatyka przemysłowa).

W Krakowie pojawił się na stałe w 1976 roku. Wówczas rozpoczął studia na Politechnice Krakowskiej. Studiował na wydziale transportu, kierunku elektrotechnika – specjalność transport. Zanim rozpoczął pracę w MPK, zdążył zrobić to co dla niego do dzisiaj jest najważniejsze. W czasie studiów poznał swoją przyszłą żonę. W MPK, a konkretnie w Zakładzie Eksploatacji Tramwajów w Podgórzu pojawił się w 1981 r. Został zatrudniony na stanowisku stażysty, następnie zajął stanowisko samodzielnego referenta ds. elektrycznych, a już w 1982 został mistrzem. 1 maja 1987 r. powierzono mu stanowisko kierownika Stacji Obsługi Taboru. Kolejno zajmował

stanowiska starszego mistrza (1990), mistrza koordynatora (1991), mistrza (1994), starszego mistrza (1995) i mistrza (1996). W roku 2006 po 25 latach zatrudnienia w Podgórzu, dokonano zmiany stacji, w której był zatrudniony na Nową Hutę, gdzie zostało mu powierzono stanowisko mistrz – zastępca kierownika Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Od 2006 był mistrzem koordynatorem, a od 2015 roku kierownikiem Stacji Obsługi Tramwajów Nowa Huta. Zawodowo zajmował się tym co kochał, na czym znał się doskonale, tym co go zawsze interesowało. Zbigniew Mortek dał się poznać jako wybitny zadaniowiec. W latach 1999-2004 nadzorował przebudowę infrastruktury stacji Podgórze pod kątem jej przystosowania do nowo pozyskiwanego taboru BT Bombardier. Potwierdzone predyspozycje, zmysł organizacyjny, wrodzona umiejętność kompromisu, pozwoliła mu zrealizować w latach 2015-2022 największe osiągnięcie zawodowe jakim był udział i nadzór nad realizacją projektu przebudowy stacji Nowa Huta. Ten wielki sukces był ukoronowaniem pracy zawodowej. Za zawodowe osiągnięcia był wielokrotnie nagradzany i wyróżniany. W 2014 został odznaczony odznaką – Zasłużony Pracownik dla MPK, a w 2021 r. – Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Wykształcenie:

1970-1976 – Techników Zawodowe
tytuł: technik mechanik
specjalność: aparatura kontrolno- pomiarowa i mechaniczna automatyka przemysłowa

1976-1981 – Politechnika Krakowska
wydział: Transport
kierunek: Elektrotechnika
specjalność: Trakcja Elektryczna

Praca zawodowa:

Od 1981 do 21.02.2022 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S. A. w Krakowie w tym:
1981 – 2005 Stacja Obsługi Tramwajów Podgórze
2005 – 2022 Stacja Obsługi tramwajów Nowa Huta
1999 – 2004 modernizacji Stacji Podgórze – dostosowanie do obsługi wagonów Bombardier
2015 – 2022 kompleksowa modernizacja Stacji Nowa Huta

Prace dodatkowe:

Opracowanie technologii dla nowej Zajezdni Tramwajowej Franiowo w Poznaniu
Opracowanie technologii dla nowej Zajezdni Tramwajowej w Olsztynie

Odnaczenia:

2007 – 50 lecie KIK – Prezydent Jacek Majchrowski przyznał Honoris Gratia za pracę społeczną
2014 – Zasłużony pracownik dla MPK
2021 – Srebrny Krzyż Zasługi

Hobby:

Sport – kibic Unii Tarnów – żużel
Praca społeczna
Muzyka poważna

Plany na emeryturze:

- wyjazdy z żoną w celu dokończenia zwiedzania Polski,
- wnuki,
- dalsza praca społeczna.

Prywatnie i społecznie Zbigniew jest bardzo spełniony i szczęśliwy. To wspomniały mąż, ojciec i dziadek dla czwórki uroczych wnucząt. Z racji zainteresowań i talentu żony oraz dwóch córek, w domu i życiu Zbyszka bardzo ważną rolę odgrywała muzyka. Muzyka poważna, to po sporcie drugie hobby Zbyszka. Od dziecka interesował się sportem, a jego szczególnie ukochaną dyscypliną jest żużel. Od lat jest kibicem Unii Tarnów. Zbigniew to także wielki społecznik. Swoją działalność społeczną rozpoczął w trakcie studiów. Wówczas organizował obozy rehabilitacyjne dla niepełnosprawnych studentów. Od roku 1987 działa w Klubie Inteligencji Katolickiej. W latach 1988-2005 organizował i prowadził obozy letnie i zimowe dla dzieci i młodzieży. Od roku 2005 pełni zaszczytną funkcję Prezesa KIK.

Na zasłużoną emeryturę odszedł po przepracowaniu 41 lat. Zawsze uśmiechnięty, odpowiedzialny, życzliwy. Szanowany przez współpracowników i podwładnych.

Jeżeli zrealizuje swoje plany na emeryturę, to dokończy wspólnie z małżonką (p. Danuta Mortek) zwiedzanie Polski. Częściej i na dłużej rozgości się w malowniczo położonym domku rodzinnym w Okocimiu. Będzie kontynuował prace społeczną w ramach swojej działalności w KIK. Ewentualny nadmiar wolnego czasu poświęci ukochanym trzem wnuczkom i wnukowi.

Bardzo dziękujemy za 41 lat wspólnej pracy, wzajemny szacunek i tolerancje, której tak bardzo wszystkim nam potrzeba. To była prawdziwa przyjemność spotykać się z Tobą przez tyle lat, wspólnie coś tworzyć, wspierać się w problemach zawodowych. W imieniu Koleżanek i Kolegów, współpracowników z Podgórza i Nowej Huty bardzo dziękuję za twoje towarzystwo i gratuluję dokonań. Życzę zdrowia na wiele lat dla Ciebie i Twoich najbliższych, dalszych sukcesów w działalności społecznej i spełnienia emerytalnych zamierzeń. ■

Zmarła Filomena Serwin – wieloletnia rzeczniczka prasowa MPK w Krakowie



Filomena Serwin

27 grudnia 2021 roku zmarła Filomena Serwin, wieloletnia rzeczniczka prasowa MPK S.A. w Krakowie. W MPK została zatrudniona 19 lipca 1974 roku. Zaczęła pracę w MPK jako dziennikarz gazety zakładowej „Sygnały MPK” oraz radiowęzła, który wtedy funkcjonował w zakładzie.

Z dwoma krótkimi przerwami, pracowała w tej firmie aż do 31 maja 2004 roku. Ceniono ją za ogromną wiedzę i znajomość krakowskiej komunikacji. Przez te lata pracy stała się w krakowskim środowisku dziennikarskim ikoną. Nie będzie przesady w stwierdzeniu, że kilka pokoleń dziennikarzy wychowało się na współpracy z nią. Wiele osób wspomina jej niesamowitą wiedzę. Można było zadzwonić do niej o każdej porze, a ona bez sprawdzania potrafiła odpowiedzieć na pytania, nawet te szczegółowe.

W 2006 roku w Gazecie Wyborczej ukazał się krótki wywiad z Filomeną Serwin. Dziennikarza zapytała ją o określenie swojego związku z gazetą. Odpowiedziała krótko – koleżeński, wyrozumiały. I taka właśnie starała się być. Pomocna dla dziennikarzy, ale też wymagająca i oczekująca od drugiej strony czyli przedstawicieli mediów, rzetelności. Czy się stresowała? W Gazecie Wyborczej przyznała, że tremę miała zawsze, ale nie był to duży problem, bo dużo wiedziała o firmie. W tej samej gazecie przyznała, że jeździ na nartach, łyżwach i rowerze. Lubi historię. Interesuje się również religiami świata. Kocha zwierzęta.

Po odejściu z MPK nie zrezygnowała z pracy rzeczniczka. Reprezentowała w kontaktach z mediami Zarząd Dróg i Komunikacji. To wtedy właśnie w 2005 roku po raz pierwszy rozmawiałem z nią jako początkujący dziennikarz Gazety Krakowskiej. Jestem jej wdzięczny za te nasze pierwsze kontakty i rozmowy. I zawsze będę. ■

Pani Filomena Serwin była zatrudniona w MPK:

- w okresie od 19.07.1974 do 31.03.1981 na stanowiskach: stażysty, starszego referenta ds. ekonomicznych, redaktora gazety zakładowej, redaktora,
- w okresie od 01.07.1985 do 31.05.1998 na stanowiskach: rzeczniczka prasowego, redaktora naczelnego, specjalisty ds. mediów,
- w okresie od 02.08.2001 do 31.05.2004 na stanowisku: specjalisty ds. informacji.

Maciej Sergiusz Piotrkowski
dziennikarz Meloradio
Odeszła legenda!

Tomasz Cichocki
dziennikarz i fotoreporter
*To była super Pani. Dużo jej zawdzięczam.
Cześć jej pamięci.*

Marek Lasyk
znany krakowski fotograf
Ikona MPK.....

Paula Szymczewska
dziennikarka Dziennika Polskiego
*Filomena była jedna jedyna. Rzeczywiście
była legendą. Była naprawdę wyjątkowym czło-
wiekiem, wyjątkową rzeczniczką, nie do podro-
bienia i nie do zastąpienia. Współpraca z nią, gdy
pracowała w MPK, była prawdziwie wyjątkowym
przeżyciem. To był naprawdę high-level. Mia-
ła ogromną wiedzę, można było do niej dzwonić
o każdej porze dnia i nocy, a nigdy człowiek jej
nie zaskoczył. Nie było dla niej pytania, na które
nie umiałaby odpowiedzieć. Nie mówiła „proszę
mi dać czas na zebranie informacji”. To było po
prostu na zasadzie mówisz - masz. Sypała dany-
mi jak z rękawa, zawsze miała natychmiastową
odповідź na każde pytanie. Ech, to były czasy...
aż się łezka w oku kręci. Pani Filomeno, na zawsze
pozostanie Pani w mojej pamięci.*

Jerzy Kłeczek
były dziennikarz Gazety Wyborczej
*Na Filomenie wychowało się wielu dzien-
nikarzy.*

Uwielbiałem ją. Po prostu uwielbiałem.

*Dla niej nie było pytań trudnych czy nie-
możliwych do ustalenia.*

*– Pani Filomeno, a jak wysoki jest stopień
w Bombardierze? – zapytałem, gdy te nisko-
podłogowce miały podbić Kraków.*

*– Nie wiem, ale zaraz się dowiem. Niech
pan poczeka. Halo? Ile centymetrów ma sto-
pień w Bombardierze? No to niech pan zmie-
rzy. Acha. Dziękuję.*

I podała mi.

*Gdy na corocznej konferencji prasowej
przed Wszystkimi Świętymi na Brożka nagle
nie było tradycyjnych pysznych pączków i zro-
biłem z tego aferę, rok później zaczęła konfe-
rencje od pączków. Że są i będą.*

*W 2002 roku technologia pozwalała na
wideoczaty, które były wówczas czymś nie-
samowitym, bo każdy mógł zadać pytanie
władzom MPK. Gazeta Wyborcza w nich
oczywiście przodowała, zaprosiłem prezesa,
wiceprezesa i Filomenę.*

*Najwięcej pytań było do niej, nie do preze-
sa.*

*Zawsze służyła dziennikarzom, zawsze
pełna chęci do pomocy, służyła radami i infor-
macjami.*

*Do legendy przeszły jej cięte riposty, jak
najślynniejsza odpowiedź na pytanie „czemu
w autobusach i tramwajach śmierdzi”*

– Bo pasażerowie się nie myją! – wypaliła.

*Uwielbiałem ją, nawet jak próbowała ocieplić
wizerunek Jana Tajstera, jako rzecznik ZIKiT.*

*Jak pojawił się w Krakowie pierwszy Bom-
bardier, byłem pierwszym dziennikarzem,
który się nim przejechał – dzięki Filomenie.*

Pani Filomeno, dziękuję, że Panią znałem!

Joanna Sieradzka

była dziennikarka Dziennika Polskiego

*Przez wiele lat mojego zawodowego
dziennikarskiego życia była moim przewodni-
kiem – w Dziale Miejskim była przecież każdym
naszym dniem! Z niezapomnianym, specyficz-
nym poczuciem humoru to ona – rzecznik (!),
prowadziła nas, dziennikarskie świeżynki, przez
meandry zawodu. A gdy już zrobiła z nas ludzi,
to współpraca była wspaniała. Nigdy nie poda-
rowała sobie kąśliwej uwagi, pod którą jednak
chowało się mnóstwo życzliwości, zrozumienia,
a przede wszystkim profesjonalizm pełną gębą.
Dla mnie strasznie smutna wiadomość.*

Maciej Kwaśniewski

były zastępca redaktora naczelnego
Dziennika Polskiego i Gazety Krakowskiej

*Wspaniały człowiek z czasów, gdy dzienni-
karze byli dziennikarzami, a urzędnicy urzęd-
nikami, a nie, jedni i drudzy politykami.*

Jerzy Woźniakiewicz

były pracownik biura prasowego Urzędu
Miasta Krakowa, obecnie dyrektor Woje-
wódzkiej Biblioteki Publicznej w Krakowie

*W Biurze Prasowym UMK współpracowa-
łem z rzecznikami wszystkich jednostek i in-
stytucji Miasta, ale współpraca z Panią Filo-
meną pozostanie niezapomnianą. Bardzo
przykra wiadomość...*

PIOTR KULA

Kalendarium

12.12.2021 r. godz.6:50

Na przystanku Nowy Kleparz jedna z pasażerek zgłosiła prowadzącemu autobus linii 164, że z tyłu autobusu jest kotek w przenośnym transporterze oraz reklamówki wraz z akcesoriami (jedzenie, miski, drapak). Kierowca od razu wziął kotka do kabiny, a na przystanku końcowym przekazał go inspektorom ruchu MPK, którzy się nim zaopiekowali. Kotek znalazł nowy dom, otrzymał imię Solaris.

16.12.2021 r.

Mieszkańcy Krakowa po raz pierwszy mogli zobaczyć wyjątkowy historyczny wagon transportowy tzw. lorę, który był wykorzystywany przez MPK w latach 80. ubiegłego wieku. Wagon został odrestaurowany przez pracowników Stacji Obsługi i Remontów i w okresie świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku kursował ozdobiony życzeniami dla mieszkańców i turystów.

01.01.2022 r.

Inspektor ruchu MPK patrolując rejon I Obwodnicy zauważył w okolicach Filharmonii nietrzeźwego mężczyznę, który wszedł za kierownicę zaparkowanego samochodu. Kierujący samochodem odjechał, a inspektor ruszył za nim. Oczywiście natychmiast o zdarzeniu poinformowana zastała policja, która dzięki pomocy inspektora ruchu MPK, szybko zatrzymała nietrzeźwego kierowcę.

04.01.2022 r. godz. 10:48

Aleja Solidarności, kierunek Kombinat – zablokowanie ruchu tramwajowego z powodu wypadku samochodu marki Skoda z samochodem typu cysterna na torowisku. Zatrzymanie trwało 23 minuty.

08.01.2022 r. godz.12:26

Aleja Pokoju, kierunek Rondo Czyżyńskie – wstrzymanie ruchu tramwajowego z powodu zderzenia tramwaju linii 22 z samochodem marki Opel. Zatrzymanie trwało 74 minuty.

17.01.2022 r. godz.13:30

Ulica Igołomska wstrzymanie ruchu tramwajowy z powodu złamanego drzewa na sieci trakcyjnej i jej zerwania. Zatrzymanie trwało 152 minuty.

06.02.2022 r. godz.12:00

W sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy w Podgórzu, już po raz 77 została odprawiona tradycyjna Msza Tramwajarska w intencji obecnych i byłych pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

16.02.2022 r. godz.7:20

Ulica Krakowska, kierunek Dietla – wstrzymanie ruchu tramwajowy z powodu awaryjnych prac wodociągowych na torowisku. Zatrzymanie trwało 65 minut.

17.02.2022 r. godz. 17:40

Ulica Królewska wstrzymanie ruchu tramwajowego w obu kierunkach z powodu złamanego drzewa na sieci trakcyjnej. Zatrzymanie trwało 157 minut.

22.02.2022 r.

Otwarto nowy Punkt Sprzedaży Biletów przy ul. Starowiślniej obok siedziby Zarządu Transportu Publicznego. Jest on otwarty od 8:00 do 16:00. Od 8:30 do 14:30 będzie tam działał także dziennik podawczy ZTP.

23.02.2022 r.

Po co komu numery linii komunikacji miejskiej, tego nie wiemy. Ale zapewniamy, że są w naszym mieście amatorzy „numerków”, bo o 2 rano zarejestrowały ich kamery monitoringu.

Nietrzeźwi nieletni powybijali je z prowadnic, podzielili się nimi i oddalili z miejsca dewastacji. Strażnicy ujęli ich 15 minut później. Znalezione przy nich tabliczki nie były uszkodzone, dlatego po konsultacji z inspektorem MPK, wróciły na swoje miejsce. Zupełnie inaczej niż nieletni sprawcy, którzy trafili na posterunek.

24.02.2022 r.

W godzinach porannych kierowca autobusu linii nr 225 w rejonie przystanku Rzeszotary Dworska znalazł małego zagubionego pieska. Zaopiekował się nim i wziął do autobusu. Piesek został przekazany pracownikowi KTOZ-u. ■

LILIANNA JAKIEL

77. Msza Tramwajarska dla pracowników MPK

Metropolita krakowski Marek Jędraszewski przewodniczył tradycyjnej, corocznej Mszy św. w intencji wszystkich pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Nabożeństwo rozpoczęło się w niedzielę, 6 lutego o godzinie 12:00 w sanktuarium Matki Bożej Nieustającej Pomocy w kościele redemptorystów w Podgórzcu.

– *Dzisiejsza Eucharystia niech będzie dla nas wielkim dziękczynieniem za to, że możemy cieszyć się wiarą w Boga, że chcemy się do Niego zwracać w naszych prośbach i błaganiach i że ciągle jest w nas ta moc, by innym o Bogu dzisiaj mówić i głosić Jego świętość, miłosierdzie, dobroć* – mówił abp Marek Jędraszewski.

Zwrócił też uwagę na rolę codziennej modlitwy, niedzielnej Mszy Świętej, sakramentów i na radość bycia świadkiem Boga we współczesnym świecie. Wspomniał o świątecznym okresie i w tym kontekście podziękował nam za świątecz-



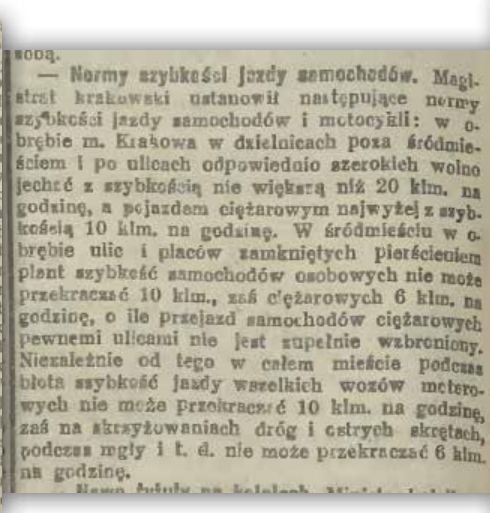
ny tramwaj, który przypominał o Bożym Narodzeniu i byciu razem w wierze, radości i nadziei.

Msza Tramwajarska jest okazją do spotkania się na wspólnej modlitwie obecnych i byłych pracowników MPK S.A. W tym roku odbyła się już po raz 77. ■

Perełki z historii – o tym pisała prasa Wybrał Jacek Kołodziej



Czas, 1.2.1924 - Narodziny w tramwaju



Czas, 8.2.1925



Echo Krakowa, 31.01.72

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Do obsługi uszkodzonych autobusów MPK w Krakowie przez lata wykorzystywało wycofane z ruchu starsze pojazdy, które w swoich zajezdniach przebudowywano przystosowując do niezbędnych prac w ruchu ulicznym.

W latach siedemdziesiątych głównym typem eksploatowanych autobusów jak i samochodów technicznych stały się samochody marki Jelcz budowane na podwoziach sprowadzanych z czeskosłowackiej Skody. W zakładach MPK w Krakowie wybudowano łącznie kilkanaście samochodów z otwartymi i zamkniętymi skrzyniami. Wykorzystywane były do przewozu części a także jako pogotowia techniczne, których załoga musiała usprawnić zepsuty autobus w warunkach miejskiego ruchu. Część pojazdów pomalowana została ciemno żółtą farbą. Nawiązywała ona do bardzo popularnego i modnego koloru samochodów Fiat 125p o nazwie BahamaYellow co spowodowało, że pojazdy pogotowia MPK, bez względu na kolor nazywano potocznie „Bahamami”.

Odtworzony z oryginalnych części samochód został po raz pierwszy zaprezentowany we wrześniu.

Dane Techniczne:

.....
Długość: 6920 mm
Szerokość: 2460 mm
Wysokość: 3200 mm
Rozstaw: 5450 mm
Ciężar: 7500 kg
Typ silnika: 706 RT
Moc silnika: 117,5 kW
Ilość pojazdów serii: brak danych



W ostatnim okresie w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym S.A. w Krakowie odtworzono jeden z wagonów technicznych wykorzystując w tym celu zachowane oryginalne elementy wagonu typu N: wózki i nadwozie z pomostami. Jak przed laty na ramie wagonu pozostawiono jedynie podłogę dawnego przedziału pasażerskiego wprowadzając zamiast ścian bocznych odchylane burty wagonu. Na pomostach zachowano dawne ściany czołowe i boczne poniżej linii okien zwięzając jedynie wejścia na pomosty, na których znajdują się mechanizmy hamulca ręcznego.

Odnowiony wagon techniczny raczej współczesnych elementów wagonów przewozić nie będzie. Stanowi kolejny pojazd historycznego taboru komunikacji miejskiej w bogatej kolekcji MPK, a na ulicach będziemy mogli go zobaczyć promującego komunikację i działania przedsiębiorstwa komunikacyjnego.

Doczepne wagony techniczne krakowskiego tramwaju nie były powszechne. Przeznaczone były do konkretnych zadań najczęściej związanych z utrzymaniem infrastruktury torowej: przewóz kabli, szyn, piasku itp.

Pierwszym otwartym wagonem służącym początkowo do przewozu materiałów sypkich była wybudowana w 1916 roku tzw. lora. Pojazd służył nieprzerwanie, także sporadycznie do przewozu ludzi do lat 70. Jego miejsce zastąpił odpowiednio przycięty wagon zbudowany z wycofanego z ruchu tramwaju PN2. W połowie lat 80 powstały w zajezdni Nowa Huta podobne pojazdy. Do ich budowy wykorzystano wycofane z ruchu tramwaje typu N. Głównym zadaniem wagonów typu lora było przewożenie dużych gabarytowo części jak wózki wagonów, silniki, odbieraki prądu, pomiędzy zakładem remontowym położonym w Podgórzu a zajezdni Nowa Huta.

Dane Techniczne:

.....
Długość: 11000 mm
Szerokość: 2100 mm
Wysokość: 1650 mm
Rozstaw: 3000 mm
Średnica koła: 800mm
Ciężar: ok. 6000 kg
Okres eksploatacji: 1985-1990



Pogotowie techniczne Jelcz

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Lora 1031

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

