

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Kwartalnik. Nr 4 (93) 2024
(październik-grudzień)
egzemplarz bezpłatny



W numerze:

MPK S.A. w Krakowie wyróżnione za troskę o środowisko i działania dla osób z niepełnosprawnościami

Motorniczowie z Krakowa jednymi z najlepszych w Europie

Wielka Parada Tramwajów

Karty z zabytkowymi pojazdami z kolekcji MPK S.A. w Krakowie

WSPÓLNE NIE ZNACZY NICZYJE



**DBAJ O SWÓJ DOM,
DBAJ O SWOJĄ DZIELNICĘ,
DBAJ O SWOJE MIASTO!**

Doceniamy nagrody. Nie przestajemy działać, by zmieniać krakowski transport

To bardzo miłe, gdy ktoś docenia nasz wysiłek i pracę. Dlatego bardzo się ucieszyłem, gdy we wrześniu krakowskie MPK otrzymało dwa istotne wyróżnienia. Pierwsze zostało przyznane przez portal lovekrakow.pl doskonale znany w Krakowie i nie tylko. Czytelnicy tego portalu uznali, że to właśnie MPK w Krakowie zasługuje na przyznanie nagrody za działania przyjazne środowisku. Jak wyjaśniali organizatorzy tego konkursu, to nagroda dla tych instytucji, dla których dbanie o środowisko jest stałym i ważnym punktem odniesienia w codziennych działaniach, a także tych, które w ramach swojej pracy uwzględniają kwestie środowiskowe i wyzwania, jakie stawia przed nami kryzys klimatyczny.

Ten opis jak ulał pasuje do tego co od wielu lat robi krakowski przewoźnik. Wycofanie wszystkich autobusów z silnikami poniżej normy Euro 5 i zastąpienie ich autobusami zasilanymi energią elektryczną, wymiana taboru tramwajowego, na taki który generuje coraz mniej hałasu i jest wyposażony w systemy oszczędzające energię, myjnie wykorzystujące obieg zamknięty wody, montaż paneli fotowoltaicznych na dachu hali w zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie, ocieplanie budynków i ograniczanie strat ciepła – to tylko niektóre przykłady działań MPK, których celem jest troska o klimat i jakość powietrza. I na pewno nie przestaniemy tego robić. Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie podczas odbierania

nagrody zapowiedział kolejne inwestycje w nowoczesny przyjazny dla środowiska tabor – nowe tramwaje oraz autobusy zasilane energią elektryczną i wodorem.

Z równie dużą satysfakcją przyjąłem wiadomość o nagrodzie przyznanej MPK w Krakowie w konkursie Lodołamacze. Niezmiennie od lat ideą tego konkursu jest walka ze stereotypami, i uprzedzeniami, a przede wszystkim kruszenie lodów obojętności na los osób z niepełnosprawnościami, w szczególności na rynku pracy. Jak piszą na swojej stronie organizatorzy tego konkursu wydarzenie ma za zadanie uhonorować i docenić pracodawców zatrudniających osoby z niepełnosprawnościami.

MPK stara się robić wszystko, aby z krakowskich tramwajów i autobusów w komfortowy sposób mogli korzystać wszyscy, nie tylko osoby w pełni zdrowe, ale także te z ograniczoną mobilnością. To, że coraz więcej tych osób wybiera nasze pojazdy potwierdza, że to co robimy się sprawdza – zakup niskopodłogowych tramwajów i autobusów, montaż platform dla osób poruszających się na wózkach, wprowadzanie głosowych zapowiedzi. A to nie wszystko, bo MPK zatrudnia także osoby z niepełnosprawnościami i współpracuje z wieloma fundacjami opiekującymi się takimi osobami. Cieszy fakt, że te działania są dostrzegane. Na pewno będą kontynuowane, o czym przeczytacie w tym numerze „Przewoźnika Krakowskiego”. Zachęcam do lektury!

Marek Gancarczyk
Redaktor Naczelny
„Przewoźnika Krakowskiego”

W numerze:

<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie z nagrodą w konkursie „Lodołamacze 2024”	5	<i>Jacek Kołodziej</i> Zmodernizowany wagon N nr 9	26
<i>Marek Gancarczyk</i> MPK w Krakowie z nagrodą za działania przyjazne środowisku	7	<i>Marek Gancarczyk</i> MPK Podpisało umowy na nowe autobusy	29
<i>Marek Gancarczyk</i> Motorniczowie z Krakowa są jednymi z najlepszych w Europie	8	<i>Marek Gancarczyk</i> Woził krakowian miejską taksówką	30
<i>Marek Gancarczyk</i> Motorniczowie Aleksandra i Marcin odebrali listy gratulacyjne i nagrody	9	<i>Biuro Prasowe UMK</i> Wspólne nie znaczy niczyje. Dbaj o swoje miasto	34
<i>Marek Gancarczyk</i> Znakomicie prowadzi tramwaje i bardzo to lubi	10	<i>Marek Gancarczyk</i> Miniautobus elektryczny King Long na testach w Krakowie	35
<i>Marek Gancarczyk</i> Wsparcie kibiców, które mieliśmy bardzo pomagało	11	<i>Danuta Walas</i> Kolejne stacje do ładowania elektryków i nowy zbiornik retencyjny	37
<i>Marek Gancarczyk</i> O mobilności, ekologii, bezpieczeństwie i historii podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności	13	<i>Katarzyna Sadowska</i> Obowiązki właścicieli zwierząt podczas podróży komunikacją miejską	39
<i>Bożena Migas</i> Tramwaj łączy miasta	21	<i>Zdzisław Oleniak</i> Jubileusz 125-lecia Chóru „Lutnia Krakowska”	40
<i>Sławomir Suchoszek</i> Rozpoczął się kolejny sezon piłkarskiej Ligi MPK	22	<i>Mirosław Czechowski</i> Zawodowe Życie Miasta – projekt wspiera MPK S.A. w Krakowie	42
<i>Marek Gancarczyk</i> Krakowskie MPK utrzymuje pozycję lidera w mediach społecznościowych	23	<i>Marek Gancarczyk</i> Prezydent Aleksander Miszalski z wizytą w MPK S.A. w Krakowie	43
<i>Jacek Kołodziej</i> Scania „Babcia” znów może wozić pasażerów w Krakowie	24	<i>Marek Gancarczyk</i> Ryszard Wróbel po 40 latach pracy w MPK jest na emeryturze	44
		<i>Jerzy Maszewski</i> Fotozabawa	46

PRZEWOŹNIK KRAKOWSKI

Biuletyn Informacyjny Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie

Zespół redakcyjny: Marek Gancarczyk, Bożena Migas, Katarzyna Sadowska, Jacek Kołodziej, Justyna Mierzwa, Leszek Uchański.

Fotografia na okładce: Wielka Parada Tramwajów w Krakowie

Fotografie w numerze: Grzegorz Mental

Wydawca: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie.

Nakład: 1000 egz.

Adres redakcji: ul. J. Brożka 3, 30-347 Kraków, tel. 12 254 11 04; e-mail: mgancar@mpk.krakow.pl

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE Z NAGRODĄ W KONKURSIE „LODOŁAMACZE 2024”

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zajęło 2. miejsce w XIX edycji konkursu „Lodołamacze 2024” w kategorii „Biznes Odpowiedziany Społecznie – Zrównoważony Rozwój Biznesu (CSR/ESG)”.

To duże wyróżnienie dla krakowskiego przewoźnika, którego działalność na rzecz lokalnej społeczności i różnych grup osób z niepełnosprawnościami, dostrzegła i doceniała kapituła konkursu obejmującego region aż czterech województw – małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i śląskiego. Organizatorzy konkursu „Lodołamacze 2024” w swoim uzasadnieniu podkreślili prowadzone przez MPK w Krakowie kampanie społeczne, marketing zaangażowany społecznie, programy etyczne dla pracowników oraz budowanie otwartości i różnorodności w miejscu pracy.

— *Bardzo dziękuję za przyznanie tej nagrody MPK w Krakowie. Od wielu lat podejmujemy wiele działań, których celem jest pełna dostępność naszego taboru dla osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami. Bardzo dziękuję za współpracę Bogdanowi Dąsalowi, pełnomocnikowi Prezydenta Krakowa ds. osób z niepełnosprawnościami, która obejmuje m.in konsultacje przy dostosowaniu taboru MPK S.A. dla potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. Usługa przewozowa, którą świadczymy, jest oczywiście naszym podstawowym zadaniem. Ale ja jestem dumny także z działalności społecznej, w którą bardzo aktywnie się angażujemy. Jedną z nich jest współpraca z fundacjami Vita i Leonardo, dzięki której podopieczni tych fundacji, osoby z niepełnosprawnością umysłową, walczące z uzależnieniem i mające trudności na rynku pracy, mogą wykonywać różne prace w budynkach MPK S.A. To pozwala im na zdobycie nowych doświadczeń i mocno wspiera ich aktywizację zawodową — mówił podczas odbierania nagrody Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie.*

To nie jedyny projekt, w który angażuje się MPK S.A. w Krakowie. Poza tym są to m.in.:



Certyfikat potwierdzający przyznanie nagrody MPK S.A. w Krakowie

- **Zatrudnianie w przedsiębiorstwie osób poruszających się na wózkach**
- **Współpraca z Bonifaterską Fundacją Dobroczynną w Konarach, która ma na celu stworzenie jak najlepszych warunków do rehabilitacji społeczno-zawodowej osób z niepełnosprawnością, ale także przełamywanie stereotypów wobec nich. Stąd dla aktywizacji podopiecznych tej fundacji MPK S.A. w Krakowie organizuje wizyty w zajezdniach tramwajowych, a także zleca przygotowanie np. kartek świątecznych.**



Laureaci regionalnej edycji konkursu

- Współpraca z Zespołem Szkół i Placówek pn. Centrum dla Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie. Ta współpraca obejmuje m.in. przygotowanie zapowiedzi głosowych w pojazdach przez pracownika tej placówki (jest to osoba słabowidząca), konsultacje związane z wprowadzaniem różnego rodzaju udogodnień w pojazdach MPK S.A. w Krakowie, które mają służyć osobom niewidomym i słabowidzącym (np. zapowiedzi przystanków, kolor napisów na wyświetlaczach itp.),
- W MPK S.A. nieprzerwanie od 1962 roku działa Klub Honorowych Dawców Krwi. Przez cały czas realizuje zadania związane z popularyzacją honorowego krwiodawstwa i pozyskiwaniem dawców krwi wśród pracowników MPK. Angażuje się również w organizację kwest dla potrzebujących

MPK S.A. w Krakowie podejmuje wiele wysiłków, aby zapewnić wygodną i bezpieczną podróż wszystkim pasażerom. Już od 2018 roku mogą oni korzystać wyłącznie z autobusów niskopodłogowych i wyposażonych w klimatyzację.

Podobny cel MPK S.A. chce osiągnąć w taborze tramwajowym. Obecnie już ponad 90 proc. tramwajów ma niską podłogę, a po dostawie nowych tramwajów uda się z ruchu wycofać ostatnie wagony wysokopodłogowe bez klimatyzacji. MPK S.A. rozpoczęło także prace nad stworzeniem nowego portalu internetowego odpowiadającego na obecne potrzeby wszystkich użytkowników komunikacji miejskiej w Krakowie, w tym w pełni dostosowanego do potrzeb osób z niepełnością wzroku. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK W KRAKOWIE Z NAGRODĄ ZA DZIAŁANIA PRZYJAZNE ŚRODOWISKU



Czytelnicy portalu LoveKraków.pl uznali, że to właśnie MPK S.A. w Krakowie zasługuje na nagrodę za działania przyjazne środowisku.

Zgodnie z opisem organizatorów tego konkursu, to nagroda dla tych instytucji, dla których dbanie o środowisko jest stałym i ważnym punktem odniesienia w codziennych działaniach, a także tych, które w ramach swojej pracy uwzględniają kwestie środowiskowe i wyzwania, jakie stawia przed nami kryzys klimatyczny.

Ten opis znakomicie pasuje do tego co od wielu lat robi krakowski przewoźnik. Wycofanie wszystkich autobusów z silnikami poniżej normy Euro 5 i zastąpienie ich autobusami zasilanymi energią elektryczną, wymiana taboru tramwajowego, na taki który, generuje coraz mniej hałasu i jest wyposażony w systemy oszczędzające energię, myjnie wykorzystujące obieg zamknięty wody, montaż paneli fotowoltaicznych na da-

chu hali w zajezdni tramwajowej w Nowej Hucie, ocieplanie budynków i ograniczanie strat ciepła – to tylko niektóre przykłady działań MPK, których celem jest troska o klimat i jakość powietrza.

Na uroczystej gali portalu Lovekraków.pl, która odbyła się w piątek 13 września 2024 roku, Rafał Świerczyński, prezes zarządu MPK S.A. w Krakowie odbierając nagrodę, podziękował wszystkim pracownikom Przedsiębiorstwa oraz jednostkom współpracującym. Zapowiedział jednocześnie kolejne inwestycje w nowoczesny i przyjazny dla środowiska tabor – nowe tramwaje oraz autobusy zasilane energią elektryczną i wodorem.

Prezes zarządu MPK podkreślił także wagę tej nagrody, bo jej uzyskanie było możliwe dzięki głosom czytelników portalu LoveKraków.pl, którzy z pewnością są także pasażerami krakowskiego przewoźnika. Zapewnił, że troska o klimat i czyste powietrze nadal będzie priorytetowym zadaniem MPK w Krakowie w kolejnych latach. ■

MAREK GANCARCZYK

MOTORNICZOWIE Z KRAKOWA SĄ JEDNYMI Z NAJLEPSZYCH W EUROPIE

W 11. Europejskich Mistrzostwach Motorniczych rozgrywanych w sobotę 14 września we Frankfurcie nad Menem zespół MPK S.A. w Krakowie zajął 3. miejsce. Lepszy byli tylko motorniczowie z Brukseli i Budapesztu. Miejsce na podium to bardzo dobry wynik tym bardziej, że w sumie rywalizowało aż 26 zespołów z miast z 21 krajów Europy.

Aleksandra Tomaszek i Marcin Jasnos – to właśnie oni tak znakomicie reprezentowali Kraków i Polskę w mistrzostwach. Na co dzień prowadzą tramwaje i przewożą mieszkańców Krakowa oraz turystów.

Jesteśmy dumni, że Ola i Marcin są naszymi pracownikami! Jesteśmy dumni z wszystkich naszych prowadzących, bo przecież każdy z nich musi na co dzień wykazać się wielkimi umiejętnościami, refleksem, pomysłowością, delikatno-

ścią, a często odwagą! Zupełnie jak Ola i Marcin w zawodach.

Ołę i Marcina wspierał podczas zawodów Jan Podkopacz, kierownik zajezdni tramwajowej Podgórze.

W 11. Europejskich Mistrzostwach Motorniczych poza reprezentującym Polskę Krakowem, w mistrzostwach motorniczych wzięły udział drużyny: Wiednia, Frankfurtu nad Menem, Barcelony, Birmingham, Bratysławy, Brukseli, Budapesztu, Dublin, Edynburga, Göteborga, Kijowa, Lipska, Luksemburga, Lyonu, Mediolanu, Oradei, Oslo, Paryża, Pragi, Rotterdamu, Sztokholmu, Tampere, Zagrzebia i ZÜRICHU. Międzynarodowe zawody dla motorniczych są również okazją do wymiany doświadczeń oraz poznanie specyfiki pracy w innych krajach i miastach Europy. Doświadczenia te niejednokrotnie wpływają na zwiększenie standardów świadczonej usługi.

Oli i Marcinowi gratulujemy wielkiego sukcesu! ■

MAREK GANCARCZYK

MOTORNICZOWIE ALEKSANDRA I MARCIN ODEBRALI LISTY GRATULACYJNE I NAGRODY



Ola i Marcin otrzymali gratulacje od zarządu MPK S.A. w Krakowie

Motorniczowie z Krakowa, Ola i Marcin, którzy w 11. Europejskich Mistrzostwach Motorniczych rozgrywanych w sobotę, 14 września we Frankfurcie nad Menem zajęli 3. miejsce, odebrali 23 września gratulacje i nagrody od zarządu MPK S.A. w Krakowie.

Ich postawę i sukces w reprezentowaniu miasta docenił także Aleksander Miszalski, Prezydent

Krakowa, który skierował do nich listy gratulacyjne. W imieniu Prezydenta Krakowa zostały one wręczone podczas spotkania przez Rafała Świerczyńskiego, prezesa zarządu i Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu krakowskiego przewoźnika. Oprócz listów prowadzący otrzymali także nagrody finansowe i pamiątkowe statuetki tramwajów. ■

ZNAKOMICIE PROWADZI TRAMWAJE I BARDZO TO LUBI

Rozmawiamy z Aleksandrą Tomaszek, motorniczą z zajezdni tramwajowej Podgórze, która zajęła 3. miejsce w 11. Europejskich Mistrzostwach Motorniczych we Frankfurcie nad Menem

Marek Gancarczyk: Przede wszystkim gratuluję znakomitego wyniku w Europejskich Mistrzostwach Motorniczych! Jak się Pani czuje jako jedna z najlepszych motorniczych w Europie?

Aleksandra Tomaszek: Bardzo dobrze. Czuję się wyróżniona już wtedy, gdy zostałam wytypowana do udziału w tym wydarzeniu. A dobry wynik w tych mistrzostwach buduje jeszcze bardziej.

MG: Proszę opowiedzieć jakie konkurencje zostały przygotowane dla motorniczych w tych zawodach?

AT: Konkurencji było w sumie sześć. Pierwsza polegała na tym, że jechało się wagonem z przyczepionym z przodu pojemnikiem z wodą. Trzeba było się nim trzy razy zatrzymać i ruszyć, ale tak delikatnie, aby jak najmniej wody z pojemnika ubyło. Druga konkurencja to rozpędzenie tramwaju do 20 km/h i potem zahamowanie z odpowiednią siłą, tak aby tramwaj sam się już zatrzymał w odpowiednim miejscu bez możliwości ingerencji prowadzącego. Trzecia to bilard – rozpędzenie się wagonem i uderzenie w kij zamontowany na stole bilardowym, tak aby kula zatrzymała się w najbardziej punktowanym miejscu. Czwarte zadanie to rozpędzenie tramwaju do co najmniej 25 km/h, a potem na sygnał trzeba się było zatrzymać w miejscu. Piąte zadanie to zatrzymanie się tramwajem w taki sposób, aby drugie drzwi znalazły się na wprost położonej na chodniku maty. Trzeba było sobie z tym zdaniem poradzić bez lusterka. No i ostatnie zadanie polegało na rozstawieniu symboli pięciu znaków na tablicy, które były zamontowane na trasie przejazdu w różnych miejscach. Trzeba było je zapamiętać i w odpowiedniej kolejności ustawić. A do tego liczył się czas – na początku i na końcu wszystkich zadań naciskało się specjalny przycisk – im szybciej się skończyło tym więcej punktów.

MG: Która z tych konkurencji była dla Pani najtrudniejsza?

AT: Po zawodach według mnie najtrudniejsza była druga konkurencja, a więc to zahamowanie w taki sposób, żeby tramwaj potem sam się za-

trzymał w odpowiednim miejscu. Przed zawodami myślałem, że najgorszy będzie bilard. A ten poszedł mi super (śmiech).

MG: No właśnie, czy gra Pani w bilard? Pytam, bo jako jedynej udało się Pani zdobyć maksymalną liczbę punktów w tej konkurencji?

AT: Tak grywam w bilard. Nawet pomyślałam sobie, że moje wyjścia na bilard nie były bezcelowe i na coś się przydały (śmiech).

MG: Był stres przed startem, czy raczej pełna koncentracja?

AT: Było oczywiście skupienie na wysokim poziomie, ale stres też był. Jak człowiekowi na czymś zależy, to ten stres przed zawodami zawsze się pojawia.

MG: Oglądałem relację z zawodów i przyznam szczerze, że tego stresu nie widziałem u Pani. Widziałem natomiast pewność siebie i koncentrację. Jak przygotowywała się Pani do tych zawodów?

AT: Ciężko było się przygotować. Nie znaleźmy konkurencji. Myślę, że nasza codzienna praca jest najlepszym przygotowaniem do takich zawodów. Pewne umiejętności, także techniczne w prowadzeniu tramwaju, są cały czas ćwiczone na linii.

MG: Czyli jednym słowem umiejętność radzenia sobie z różnymi sytuacjami na krakowskich torach, pomaga w osiągnięciu sukcesu w takich mistrzostwach?

AT: Zdecydowanie – umiejętność wyczucia, pewna delikatność w prowadzeniu tramwaju na pewno pomogła chociażby w jeździe z pojemnikiem z wodą. Zresztą na co dzień też mamy sytuacje stresujące i musimy sobie z tym radzić. Mogłoby się wydawać, że nam w zawodach będzie łatwiej, bo tam też prowadziliśmy tramwaje Bombardiera, ale pomimo że to były wagony tego samego producenta, którymi jeździmy w Krakowie, to jazda nimi się różniła. Tam czuwak (urządzenie, które motorniczy cały czas musi wciskać, aby tramwaj automatycznie się nie zatrzymał) jest pod nogą, a nie tak jak w krakowskich wagonach pod ręką. Wiedziałem to, a i tak cały czas wciskałam ten joystick ręką (śmiech).



Aleksandra Tomaszek. Fot. Paweł Wodnicki

MG: Na oficjalnym profilu MPK na Facebooku zasięg informacji o zajęciu przez motorniczych z Krakowa 3. miejsca w Europejskich Mistrzostwach dotarł przez trzy dni do ponad 202 tys. osób. Odebrała Pani sporo gratulacji?

AT: Tak, odebrałam bardzo dużo gratulacji, zarówno przez portale społecznościowe, przez telefon, a także osobiście. Sąsiedzi moich rodziców jak tylko mnie zobaczyli od razu gratulowali. Od znajomego, który oglądał relację z zawodów dostałam wiadomość, że emocje były większe niż gdy oglądał olimpiadę w Paryżu (śmiech). Sporo wsparcia mieliśmy także już na samych zawodach. Byli tam polscy kibice z transparentami, na jednym z nich był napis: „Kraków do boju”. W pewnym momencie podeszła też do nas rodzina z Warszawy, powiedzieli nam, że przyjechali

specjalnie dla nas, aby nam kibicować. To było niesamowite!

MG: Jak Panią przywitali koledzy z pracy po powrocie z zawodów?

AT: Pierwszego dnia po przyjeździe po zawodach do pracy wszyscy mi gratulowali. Wszyscy przyznawali, że godnie reprezentowaliśmy Kraków i całą Polskę. Ja przy tej okazji chciałabym też podziękować mojemu koledze Marcinowi, z którym brałam udział w zawodach. Bo przecież razem to trzecie miejsce wywalczyliśmy. Dziękuję również mojemu kierownikowi Janowi Podkopaczowi i całemu MPK, za to że dostałam możliwość wystąpienia w tych mistrzostwach.

MG: Czy teraz za sterami krakowskiego tramwaju czuje się Pani jeszcze pewniej, mając świadomość jak duże ma Pani umiejętności skoro okazała się Pani lepsza od kilkudziesięciu motorniczych z innych europejskich miast?

AT: Nigdy tak się nie czuję, że wszystko umiem. Cały czas się przecież uczymy. Każdy dzień pracy przynosi nowe doświadczenia. Oczywiście super, że w takich zawodach coś zdobyłam. Prawda jest taka, że codziennie wsiadając do tramwaju czuję się pewnie i wiem, że pasażerowie jadący ze mną mogą się czuć bezpiecznie.

MG: Jestem pewien, że aby dobrze wykonywać pracę motorniczego nie wystarczą tylko techniczne umiejętności, ale także to, że tę pracę się lubi. Pani się podoba prowadzenie tramwaju?

AT: Zdecydowanie tak. To praca, w której wbrew pozorom nie ma monotonii i rutyny. Codziennie spotykamy różnych ludzi i różne sytuacje, czasem oczywiście przykre dla nas, ale często bardzo przyjemne, które wprawiają nas w zadowolenie. Nie wyobrażam sobie innej pracy. Lubię prowadzić samochód i dobrze się czuję za sterami tramwaju.

MG: Bardzo dziękuję za rozmowę. ■

WSPARCIE KIBICÓW, KTÓRE MIELIŚMY BARDZO POMAGAŁO

O udziale w 11. Europejskich Mistrzostwach Motorniczych rozmawiamy z motorniczym Marcinem Jasnosem

Marek Gancarczyk: Wraz z koleżanką zdobył Pan 3. miejsce w 11. Europejskich Mistrzostwach Motorniczych. Była radość?

Marcin Jasnos: Tak, zdecydowanie. Była bardzo duża radość.

MG: Tych konkurencji było sporo, bo aż sześć.



Marcin Jasnos. Fot. Paweł Wodnicki

Która z nich była dla Pana najtrudniejsza?

MJ: Każda była wymagająca. W mojej ocenie najbardziej wymagające było ostatnie zadanie, czyli ułożenie na tablicy w odpowiedniej kolejności symboli znaków, które były wyświetlane na trasie przejazdu. Emocje, stres i presja czasowa towarzyszące każdej konkurencji nie ułatwiały skoncentrowania się i odtworzenia wszystkich po kolei wyświetlanych znaków. Jak jeszcze siedziałem w tramwaju to wszystko pamiętałem, ale jak stanąłem przed tablicą, na której układało się symbole tych znaków, to w głowie miałem czarną dziurę.

MG: Gdy Pana oglądałem podczas zawodów miałem wrażenie, że doskonale wie Pan co należy zrobić i na czym się skoncentrować, żeby utrzymać trzecie miejsce po pierwszej rundzie. Miał Pan plan na swój przejazd?

MJ: Nie da się ukryć, że w głowie cały czas siedziała mi myśl, że Oli poszło bardzo dobrze i ja nie mogę tego zepsuć. Czułem więc olbrzymią presję. Pewnie znacznie większą, niż gdybym to ja pierwszy wystartował. Niby się wie, że to zabawa, ale jednak jest w tym element sporej rywalizacji, a więc pojawia się i stres. Oczywiście razem z Olą mieliśmy ułożony plan na te zawody i staraliśmy się go oboje realizować. Niemniej jednak opanowanie emocji jest sztuką, a gdy człowiek jest zdenerwowany to nie zawsze wszystko udaje się zrobić tak, jak to sobie zaplanował. Dodatkowo konkurencje były bardzo wymagające – zatrzymanie się bez lusterka w wyznaczonym miejscu, czy rozpędzenie tramwaju do określonej prędkości nie jest łatwe. Mnie

na pewno brakowało wyczucia wagonu, który prowadziłem podczas zawodów, gdyż w zajezdni Nowa Huta nie dysponujemy takimi rodzajami pojazdów, a we Frankfurcie mieliśmy ok. 20 minut na trenowanie na tych tramwajach, a to na pewno za mało.

MG: Jak Pan ocenia organizację tego wydarzenia?

MJ: Zdecydowanie pozytywnie. Wszystko było perfekcyjnie przygotowane i zorganizowane. Zarówno przed zawodami jak i w czasie zawodów. Widać, że sporo osób nad tym pracowało i naprawdę dobrze to zrobili.

MG: Zawody oglądało mnóstwo osób zarówno na żywo, jak i przez internet. Mieliście wielu kibiców z Polski i z Krakowa. Czy taka widownia pomagała czy raczej dodatkowo stresowała?

MJ: To na pewno pomaga. Gdy jesteśmy w innym kraju i rodacy podchodzą i mówią, że trzymają kciuki – to jest to super. Mieliśmy fanów, którzy specjalnie przejechali z Polski, aby nam kibicować. To pomaga i dodaje otuchy, że ktoś trzyma kciuki.

MG: Czy sukces w takich mistrzostwach to większa motywacja do pracy? Czuje się Pan mistrzem tramwajów?

MJ: Ja na spokojnie podchodzę do tego trzeciego miejsca. Dalej robię to co do mnie należy, jak tylko potrafię najlepiej.

MG: Jak Pana przywitali koledzy i koleżanki z pracy po powrocie z zawodów?

MJ: Wszystkie koleżanki i koledzy gratulują i doceniają to co zrobiłem z Olą. Każdy kto mnie spotyka, to gratuluje sukcesu. Nawet od kolegów, którzy już nie pracują w MPK też dostawałem gratulację.

MG: To były Pana pierwsze zawody.

MJ: Nie, dwa lata temu byłem w Lipsku na mistrzostwach motorniczych. Tam mieliśmy mniej sukces, bo zajęliśmy miejsce w środku stawki. Tym razem było dużo lepiej. Mieliśmy też fantastycznego opiekuna, który pracował w przedsiębiorstwie przewozowym we Frankfurcie nad Menem. Dobrze tłumaczył techniczne aspekty konkurencji. Dzięki temu doskonale znałem wszystkie reguły konkurencji, a to jest bardzo ważne.

MG: Ile lat pracuje Pan już w MPK?

MJ: Ponad 7 lat.

MG: Nadal lubi Pan to co Pan robi?

MJ: Lubię tę pracę. Nie idę do niej z nastawieniem: „o nie, znowu muszę iść do pracy”. Nadal chętnie prowadzę tramwaje i bardzo to lubię.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

MAREK GANCARCZYK

O MOBILNOŚCI, EKOLOGII, BEZPIECZEŃSTWIE I HISTORII PODCZAS EUROPEJSKIEGO TYGODNIA MOBILNOŚCI

W niedzielę, 22 września 2024 roku MPK S.A. w Krakowie było zaangażowane w wiele wydarzeń przygotowanych z myślą o mieszkańcach. Dotyczyły promocji historii krakowskiej komunikacji miejskiej, ale także mobilności, ekologii i bezpieczeństwa.

WIELKA PARADA TRAMWAJÓW

W niedzielę, 22 września na zakończenie obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności ulicami Krakowa przejechały historyczne i współczesne tramwaje. Pojazdy wyjechały o godzinie 11.00 z zajezdni tramwajowej Nowa Huta i przejechały przez centrum miasta do zajezdni tramwajowej Podgórze.

Wyjątkowe historyczne wagony, które w swojej kolekcji ma MPK w Krakowie wyjechały z nowohuckiej zajezdni, gdy już wszystkie miejsca zajęli w nich mieszkańcy Krakowa – zarówno najmłodsi, jak i starsi. A mogli oni podróżować m.in. najstarszymi wagonami, takimi jak Zeppelin, ale również takimi wagonami jak 13N z Warszawy, który w ramach wymiany na okres wakacji trafił do Krakowa. Stolicę Małopolski było można podziwiać również z okien współczesnych tramwajów, które brały udział w paradzie, w tym z okien najnowszego Lajkonika.

Po przyjeździe na teren zajezdni Podgórze dla uczestników parady zostało przygotowanych sporo atrakcji, m.in. przejazdy historycznymi



Zabytkowe tramwaje tuż przed wyjazdem na tory



Nic tylko wsiadać! Do przejazdu zapraszał kierownik nowohuckiej zajezdni Michał Buchacz



Trasa parady nie mogła pominąć pięknych okolic Wawelu



W paradzie jechały niemal wszystkie historyczne wagony z kolekcji MPK



Historyczne wagony na nowym torowisku przy ul. Kocmyrzowskiej



Historyczne tramwaje na al. Jana Pawła II



W pardzie wziął udział również warszawski tramwaj 13N, który do Krakowa trafił na okres wakacyjny w ramach wymiany z Warszawą



Jak tu nie kochać MPK w Krakowie?



W paradzie i dniu otwartym zajezdni tramwajowej Podgórze wzięły udział tłumy mieszkańców i turystów



Uczestnicy parady mogli zwiedzić Stację Obsługi i Remontów

wagonami: Zeppelinem, 13N, N oraz Ringiem z wagonem doczepnym Wismar (wycieczki odbywały z zajezdni Podgórze do Borku Fałęckiego). Ponadto odbywały się przejazdy na terenie zajezdni zabytkowymi taksówkami i elektrycznym radiowozem oraz autobusem z przyczepą, była możliwość wejścia do kabiny tramwajów, były przejazdy tramwajem przez myjnię, zwiedzanie Stacji Obsługi i Remontów oraz gry i zabawy dla dzieci. Swoje stoiska mieli także Muzeum Inżynierii i Techniki, policja, straż pożarna i straż miejska. Dla uczestników została zaplanowana strefa relaksu z kąciakiem filmowym, gdzie były prezentowane m.in. filmy z historii komunikacji miejskiej w Krakowie. Wspólna zabawa trwała aż do godziny 15.00.



Karosa po renowacji prezentuje się pięknie

MPK WYREMONTOWAŁO PRZYCZEPĘ KAROSA B40 W BIAŁO-NIEBIESKICH BARWACH

Podczas Wielkiej Parady Tramwajów miała miejsce publiczna prezentacja kolejnego wyremontowanego pojazdu z kolekcji MPK – przyczepy autobusowej Karosa B40.

Jest to już czwarta odrestaurowana przez pracowników MPK przyczepa autobusowa w kolekcji historycznych pojazdów krakowskiego przewoźnika, a zarazem drugi egzemplarz tego modelu. W przeciwieństwie do pierwszej wyremontowanej czerwonej Karosa, ta jest w barwach biało-niebieskich, czyli kolorach stosowanych w komunikacji międzymiastowej. W czasach, gdy te przyczepy były eksploatowane w ruchu regularnym, nie przywiązywano większej wagi do kolorów, ponieważ przede wszystkim liczyło się

to, aby można było dany pojazd wykorzystać do przewozu pasażerów.

Fakt, że pojazd silnikowy w kolorze czerwonym ciągnie przyczepę w kolorze biało-niebieskim nie był niczym niezwykłym. Potwierdza to zdjęcie z lat 70. ubiegłego wieku, na którym widać czerwonego Jelcza RTO z biało-niebieską przyczepą PO-1.

Przyczepy autobusowe oferowane były przez wiele firm zajmujących się produkcją autobusów. Pod koniec lat 40. Karosa wprowadziła do produkcji dwuosiowe przyczepy D4 z pojedynczymi drzewami z prawej strony. Rozwinięciem tej konstrukcji była wprowadzona do produkcji w 1952 roku przyczepa B40. Podobnie jak jej poprzedniczka, została zbudowana jako konstruk-

cja samonośna wykonana z tłoczonych profili i wyprasek. Do budowy wykorzystano elementy autobusu Tatra 500HB, ale wyposażenie, w tym fotele dla pasażerów, nadal przypominały stare rozwiązania, m.in. po obu stronach pojazdu ustawione były ławki do siedzenia. W odróżnieniu od swojej poprzedniczki przyczepa B40 miała uchylne w górnej części okna boczne. Pojazd produkowany był do roku 1957 w zakładach w miejscowości Vysoké Mýto. Następnie z uwagi na rozpoczęcie produkcji pojazdów Karosa na podwoziu RTO produkcję przeniesiono do zakładów w miejscowości Letňany, gdzie przyczepy wytwarzano do roku 1962. Duże dostawy z Polski nowocześniejszych i bardziej pojemnych przyczep P01E, będących zapłatą za dostarczanie podzespołów do produkcji autobusów na podwoziu Škoda RTO,

spowodowały zaprzestanie produkcji przyczep autobusowych w Czechosłowacji.



Wagon 102Na z Poznania na Krakowskiej Linii Muzealnej

OSTATNIA NIEDZIELA KRAKOWSKIEJ LINII MUZEALNEJ

W dniu parady po raz ostatni w 2024 roku funkcjonowała Krakowska Linia Muzealna. Pojawiły się na niej zarówno historyczne tramwaje, jak i autobusy. Na linię nr 0 łączącą Dajwór i pętlę Cichy Kącik wyjechał poznański wagon 102Na. Była to ostanía szansa na podróż po Krakowie tym wagonem. Została także uruchomiona linia autobusowa B na trasie Olszanica Bory, ul. Królowej Jadwigi, Piłsudskiego, Basztowa, Pawia (powrót: pl. Matejki), al. 29 Listopada, ul. Dobrego Pasterza, Majora, Powstańców, Prądnik Czerwony. Na linii kursowały historyczne autobusy – Scania CR111, MAN SG242, MAN SL200 i Jelcz M11.

Ktoś, komu mało było przejazdów historycznym taborem w Krakowie, mógł także wybrać się do Skawiny. Tam na specjalnej linii S0 kursował zabytkowy autobus Ikarus 620 z kolekcji MPK S.A. w Krakowie.

8. WIELKA LEKCJA EKOLOGII

Wielka Lekcja Ekologii odbywała się w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności, dlatego też tematami mobilności, elektromobilności i transportu miejskiego organizatorzy przyglądali się szczególnie, nakłaniając mieszkańców do wyboru niskoemisyjnych form podróżowania w przestrzeni miejskiej.

Wielka Lekcja Ekologii to plenerowe wydarzenie dla całych rodzin. W programie jak zwykle było mnóstwo atrakcji przygotowanych przez jednostki i spółki miejskie, wydziały UMK, a także podmioty zewnętrzne: konkursy, mini warsztaty, quizy tematyczne, porady, gry, animacje, lekcje i zabawy klimatyczne, a także występy zespołów wokalnych i tanecznych na scenie plenerowej, działających pod egidą krakowskich domów kultury oraz prezentacje przedstawicieli krakowskich uczelni wyższych.

Dla miłośników jednośladów przygotowano punkt bezpłatnych kontroli rowerowych (Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu) i prezentację miejskich rowerów, dostępnych dla mieszkańców w wypożyczalniach LajkBike (Zarząd Transportu Publicznego). Policjanci i strażnicy miejscy uczyli natomiast najmłodszych uczestników jak bezpiecznie poruszać się po drogach publicznych i nie tylko rowerem.

W trakcie wydarzenia można było odwiedzić park maszynowy, gdzie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. zaprezentowało nowoczesny, niskoemisyjny tabor.



Nie brakowało chętnych do oglądania zeroemisyjnego autobusu MPK w Krakowie



Szczęśliwi biegacze z MPK, przed...

17. PKO BIEG TRZECH KOPCÓW

W niedzielę, 22 września w 17. PKO Biegu Trzech Kopców wzięło udział 13 pracowników MPK S.A. w Krakowie. Wszyscy są członkami grupy biegowej krakowskiego przewoźnika – „MPK Runners Kraków”. W niedzielę na linii startu pod Kopcem Krakusa stanęli: Mateusz, Tomek, Piotr, Darek, Marek, Marcin, Darek, Roman, Andrzej, Grzesiek, Jacek, Jarek i Ania. Wśród biegaczy byli kierowcy, motorniczowie, pracownicy zaplecza i administracji. Swoją postawą promują zdrowy tryb życia i ruch, niezależnie od tego jaką pracę wykonują.



... i po biegu Trzech Kopców

Każdy z nich ciężko trenuje, aby wystartować w tym stosunkowo krótkim, ale wymagającym biegu. Bieg Trzech Kopców to bowiem jedyny w Polsce Bieg Górski w centrum dużego miasta. Jego 13-kilometrowa trasa, z różnicą wzniesień ok. 160 m, łączy trzy krakowskie kopce – Krakusa, Kościuszki i Piłsudskiego i prowadzi zarówno po utwardzonej, jak i nieutwardzonej nawierzchni.

AKCJA „BEZPIECZNY POWRÓT”

Jeżeli komuś się wydaje, że jadąc w nocy tramwajem może bezkarnie pić alkohol, palić i wykrzykiwać przekleństwa albo nie kupić biletu – to się myli. MPK w Krakowie i Komenda Miejska Policji systematycznie prowadzą niezapowiedziane akcje w tramwajach na liniach kursujących wieczorem i w nocy.

Kolejna taka akcja pod nazwą „Bezpieczny powrót” odbyła się w nocy z piątku na sobotę 20/21 września. Efekt? 3 mandaty i 8 pouczeń. Dla kogo? Dla tych pasażerów tramwajów, którzy byli głośni i wulgarni, pili alkohol i nie przejmując się współpasażerami, jak gdyby nigdy nic palili papierosy...

Kontrolerzy Zarządu Transportu Publicznego, którzy również brali udział w tej akcji, wystawili 98 opłat dodatkowych, dla tych, którzy niestety o bilecie sobie zapomnieli...



Akcja „Bezpieczny Powrót” jest organizowana cyklicznie

Działania w nocnych tramwajach to element prowadzonej od wielu lat w Krakowie akcji „Bezpieczny Powrót”, w ramach której inspektorzy ruchu MPK jadąc w swoich cywilnych ubraniach zwracają uwagę na wszystkie zachowania, które przeszkadzają pasażerom, a więc m.in. na osoby palące papierosy, pijące alkohol, śmiejące oraz agresywne i wulgarne. Policjanci i inspektorzy podczas nocnej akcji zwracają także uwagę na bezpieczeństwo prowadzących i kontrolerów biletów.

AKCJA „WYSTARCZY 1 METR”

W ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności patrole Straży Miejskiej i inspektorów ruchu MPK w Krakowie przez pięć dni pilnowały, czy kierowcy samochodów prawidłowo parkują i nie blokują przejazdu tramwajom, a także czy nie blokują przystanków. Akcja pod hasłem „Wystarczy 1 metr” ma na celu kontrolę ulic w centrum miasta, szczególnie wokół I Obwodnicy oraz ul. Długiej, gdzie najczęściej dochodzi do blokowania tramwajów.

Akcja ma przypomnieć kierowcom, że parkując samochód w centrum miasta obok torów tramwajowych muszą pamiętać o zachowaniu co najmniej jednego metra odległości od szyny. Tylko wtedy tramwaj, którym podróżują pasażerowie, będzie mógł bezpiecznie przejechać obok. Kierowcom parkującym na ul. Długiej w prawidłowym parkowaniu pomagają specjalne separatory, które oddzielają miejsca parkingowe od jezdni. Wystarczy tylko zadbać, aby samochód nie wystawał poza ich linię.

Akcja jest potrzebna, bo niestety nadal dochodzi do blokowania torów i przystanków przez niefrasobliwych kierowców samochodów. Ponieważ takie przypadki są szczególnie uciążliwe dla pasażerów, warto o tym problemie przypominać w trakcie obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności.



MPK i Straż Miejska w Krakowie walczą z nieprawidłowym parkowaniem

MARSZ „PIESZO DO CELU” Z UDZIAŁEM MPK W KRAKOWIE

Na takim wydarzeniu nie mogło zabraknąć MPK S.A. w Krakowie – bezpieczeństwo jest i zawsze będzie priorytetem dla krakowskiego przewoźnika. Dlatego MPK we wtorek, 17 września wzięło udział w marszu pod hasłem „Pieszko do celu”. Akcja była realizowana w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności. Jej celem było m.in. zwrócenie uwagi przede wszystkim dzieciom na konieczność noszenia elementów odblaskowych, które zapewniają widoczność.

Wszyscy uczestnicy marszu, który przeszedł al. 3 Maja, al. Krasińskiego, ul. Zwierzyniecką, Franciszkańską, Grodzką, Rynek Główny, ul. św. Anny, Podwale, Straszewskiego i Piłsudskiego do al. 3 Maja, byli ubrani w kamizelki odblaskowe i nieśli m.in. przygotowane przez dzieci znaki drogowe informujące o tym jak ważne jest używanie odblasków, aby być bezpiecznym na ulicy. Dzieciom towarzyszyły oficjalne maskotki MPK S.A. w Krakowie oraz policji i straży miejskiej.



Dzieci były szczęśliwe mogąc maszerować obok Trambusia

Marsz zakończył się na parkingu obok stadionu Wisły Kraków, gdzie odbyły się pokazy pojazdów różnych służb wraz z zabytkowym autobusem MPK S.A. w Krakowie. ■

BOŻENA MIGAS

TRAMWAJ ŁĄCZY MIASTA

W ramach wakacyjnej wymiany tramwajów, 4 sierpnia 2024 roku mieliśmy okazję do przejażdżki warszawskim tramwajem zabytkowym 13N po trasie Krakowskiej Linii Muzealnej nr „0”. Ta wyjątkowa atrakcja dla krakowian odbyła się dzięki współpracy MPK S.A. w Krakowie z ZTM Warszawa oraz Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy. Na tę okoliczność pracownicy MPK S.A. w Krakowie wraz z kolegami z Krakowskiego Klub Modelarzy Kolejowych i Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie przygotowali dodatkowe atrakcje dla pasażerów tego niecodziennego przejazdu. Do uczestnictwa w podróży zapraszała krakowianka w pięknym regionalnym stroju, częstując pasażerów obwarzankami. Koledzy z krakowskiego i warszawskiego klubu miłośników pełnili funkcję konduktorów, a w trakcie jazdy po ulicach Krakowa nasz specjalny gość z Warszawy opowiadał ciekawostki o Warszawie i tym wyjątkowym wagonie. Podczas jazdy każdy pasażer mógł dodatkowo otrzymać drobny pamiątkowy upominek

w postaci składanego kartonowego tramwaju zabytkowego.

Już tydzień później, bo w dniach 10–11 sierpnia, do Warszawy na wymianę zawitał tramwaj typu GT6, który wiele lat jeździł na regularnych linach po Krakowie. Ten obecnie zabytkowy wagon pojawił się na trasie Warszawskich Linii Turystycznych i woził pasażerów po ulicach stolicy na linii „T”. Nie zabrakło krakowianki z obwarzankami i krakowskiej konduktorki, które promowały stolicę Małopolski poprzez konkursy wiedzy o Krakowie, rozdając pasażerom pamiątkowe upominki. W przejażdżce brali udział koledzy z ZTM Warszawa oraz konduktorzy z Warszawy i Krakowa. Dzięki ich profesjonalnej pracy i obsłudze, pasażerowie mogli dowiedzieć się wielu ciekawostek nie tylko komunikacyjnych, ale też historycznych dotyczących obu miast.

Efektom współpracy Warszawy i Krakowa była ciekawa wymiana informacji, promocja miast, a przede wszystkim unikatowa atrakcja dla mieszkańców, którzy podróżowali tymi zabytkowymi wagonami po ulicach swoich miast. ■

SŁAWOMIR SUCHOSZEK

ROZPOCZAŁ SIĘ KOLEJNY SEZON PIŁKARSKIEJ LIGI MPK

W piątkowe popołudnie, 30 sierpnia 2024 roku wiceprezes Zarządu MPK S.A. w Krakowie, Mariusz Szałkowski oficjalnie rozpoczął 13. sezon ligi piłkarskiej MPK. W wydarzeniu wzięli również udział: Marek Adamski, kierownik Zajezdni Autobusowej Wola Duchacka, Tomasz Warsiewicz kierownik Zajezdni Autobusowej Bieńczyce, Dariusz Długaszek kierownik Działu Kontroli Technicznej, Zarząd Ligi, piłkarze oraz wspaniali kibice!

Zarząd Ligi MPK na ręce wiceprezesa ofiarował „Kronikę Piłkarską MPK”, koszulkę oraz szalik



Kolejny sezon Ligi MPK rozpoczął Mariusz Szałkowski, wiceprezes zarządu MPK S.A. w Krakowie

Poprzedni sezon piłkarskiej Ligi MPK zakończył się w piątek, 28 czerwca. W tym dniu w morderczym upale rozegrana została ostatnia seria spotkań 12. edycji Ligi Piłkarskiej MPK, w której grają pracownicy krakowskiego przewoźnika.

Na finiszu rozgrywek nie brakowało emocji! Pierwsze miejsce zapewnił sobie już wcześniej zespół kierowców z zajezdni Płaszów. Ale o srebrne medale nadal walczyły dwa zespoły: motorniczych z Nowej Huty oraz kierowcy z zajezdni Wola Duchacka. Ostatecznie 2. miejsce zapewnili sobie w ostatniej kolejce motorniczowie wyprzedzając kolegów z Woli Duchackiej. Na czwartym miejscu rozgrywki zakończyli kierowcy z Bieńczyce, na piątym Brożka Team, a na szóstym – motorniczowie z Podgórze.

Podczas uroczystego zakończenia wszystkie zespoły otrzymały puchary i dyplomy. Zawodnicy trzech najlepszych drużyn otrzymały także medale. Do zespołu Brożka Team trafiła wyjątkowa nagroda – została ona bowiem wybrana drużyną Fair Play. Wyróżnieni zostali także najlepsi zawodnicy. Najlepszym bramkarzem został wybrany zawodnik z zespołu Zajezdni Tramwajowa Nowa Huta – Tomasz Romanowicz. Królem strzelców został Kacper Klimczyk z zespołu Płaszów, który zdobył aż 50 bramek. Nagrody – puchary, dyplomy i medale wręczała zawodnikom Katarzyna Bury, członek zarządu MPK S.A. w Krakowie.

drużyny MPK Podgórze, które zostaną przekazane do Izby Pamięci MPK znajdującej się w budynku przy ul. św. Wawrzyńca 13. Kronika zawiera informacje i zdjęcia od początku istnienia Ligi MPK ze wszystkich turniejów – Pucharu im Piotra Pruchnickiego oraz Pucharu Prezydenta Miasta Krakowa, a także wszelkich innych meczów, w których brała udział drużyna MPK. Stworzenie tego wspaniałego zbioru, historii piłki nożnej w MPK, zawdzięczamy Markowi Gancarczykowi, Januszowi Więckowskiemu oraz Sławomirowi Suchoszkowi, którzy pieczołowicie zapisywali i publikowali relacje ze zmagania boiskowych w „Przewoźniku Krakowskim”.

13 sezon piłkarski Ligi MPK został otwarty, więc piłkarzom nie pozostało nic innego jak zacząć grać. ■

MAREK GANCARCZYK

KRAKOWSKIE MPK UTRZYMUJE POZYCJĘ LIDERA W MEDIACH SPOŁECZNOŚCIOWYCH



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie zdobyło pierwsze miejsce w rankingu aktywności transportu miejskiego w Polsce na Facebooku – wynika z najnowszego, lipcowego raportu Instytutu Badań Internetu i Mediów Społecznościowych.

„W lipcu 2024 roku pozycję lidera pod względem liczby interakcji zdobył profil Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie. Wygenerował aż 19 tys. interakcji. Wynik ten zdecydowanie wyróżnia się na tle innych analizowanych profili i potwierdza wysoką skuteczność komunikacji krakowskiego MPK. MPK Kraków wyraźnie dominuje, przyciągając uwagę i angażując

społeczność w sposób, który powinien być wzorem dla innych miast” – czytamy w raporcie.

Dla porównania drugi w zestawieniu profil MPK Wrocław osiągnął 8,2 tys. interakcji, a trzeci – profil Warszawskiego Transportu Publicznego tylko 5,5 tys. interakcji.

Krakowskie MPK notuje także najlepsze wyniki, jeśli chodzi o przyrost odbiorców. W lipcu miejski przewoźnik zdobył aż 366 nowych fanów. Drugie miejsce należy do Warszawskiego Transportu Publicznego (+210 osób), a trzecie do Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie (+192 osób).

Szczegółowy raport można przeczytać na stronach ibims.pl. ■

JACEK KOŁODZIEJ

SCANIA „BABCIA” ZNÓW MOŻE WOZIĆ PASAŻERÓW W KRAKOWIE



Pracownicy MPK znakomicie odnowili ten kultowy autobus

W marcu 2023 roku zaprezentowaliśmy Państwu autobus Scania CR 111M, który dzięki współpracy ze stowarzyszeniem Svenska Omnibusföreningen udało się pozyskać do naszej kolekcji. Zgodnie z daną wówczas obietnicą pojazd mogliśmy zaprezentować już jako jeżdżący przewożący naszych pasażerów.

Historia tego typu pojazdu rozpoczęła się w połowie lat 60. gdy Scania Vabis opracowała pierwszy swój model autobusu o konstrukcji samonośnej przystosowany do ruchu prawostronnego. Pojazd z umieszczonym poprzecznie z tyłu silnikiem wysokoprężnym z obniżoną podłogą, a dla zmniejszenia wagi samochodu sporą część pojazdu wykonano z aluminium zyskał w krótkim czasie sporą popularność. Duże znaczenie dla odbiorców miał niski poziom hałasu i niskie zadyminienie związane z ochroną środowiska (lata 60!). Pragnąc poprawić te osiągi na bazie CR76, który od 1968 roku oznaczony był symbolem CR110, opracowano nowy model auta oznaczając go CR111, który w szybkim czasie otrzymał tytuł cichego autobusu. Dostarczany był przede wszystkim

do miast Szwecji, ale nieliczne egzemplarze trafiły do Norwegii i Niemiec. Ogółem w latach 1972-1978 wyprodukowano 806 autobusów Scania CR111.

W 1990 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie stanęło przed trudnymi problemami: konkurencja z dziką komunikacją, wyeksploatowany stary park taborowy oraz brak wsparcia miejscowych władz dla publicznej komunikacji. Brak dostaw i wystarczającej ilości środków finansowych na remonty posiadanych autobusów sprawił, że MPK rozpoczęło poszukiwania nowych rozwiązań. Impulsem zwrócenia się w kierunku zakupu pojazdów używanych z krajów zachodnich był zakup z Norymbergi czterech starych autobusów MAN. Nawiązane kontakty z firmą HitAB handlującą pojazdami używanymi z krajów skandynawskich zaowocował zakupem autobusów Scania CR 111M z różnych miast Szwecji, z których najliczniejszą grupę stanowiły autobusy z Göteborga.

W ciągu roku – od czerwca 1991 roku do czerwca 1992 roku – zakupiono łącznie 54 autobusy wprowadzając je do ruchu w Krakowie. Pojazdy

nie przechodziły żadnych zmian czy modernizacji. Niemal wprost po dostawie i spełnieniu warunków technicznych i naklejeniu krakowskich numerów inwentarzowych oraz znaków MPK autobusy były kierowane do ruchu. Różnobarwne pojazdy, często z logo dawnych użytkowników, przewoziły krakowian najczęściej na liniach pospiesznych. W pierwszym okresie eksploatacji nie zwracano uwagi na wygląd. Każdy sprawny autobus mogący przewozić pasażerów był ważny. Nieco później, po ustabilizowaniu sytuacji taborowej, przystąpiono do dbania o wygląd aut. Część szwedzkich otrzymała nowe barwy firmy: trójbarwne poziome pasy.

Pojazdy przypadły do gustu krakowianom za swą cichą jazdę i zdecydowanie niższą od posiadanych Jelczy i Ikarusów podłogę. Sporym mankamentem był w niektórych autobusach brak otwieranych okien. Rozwiązanie zapewne dobrze sprawdzało się w miastach wysuniętych daleko na północ, ale niekoniecznie w Krakowie latem. Szybko wymieniono część okien stałych na uchylne z likwidowanych tramwajów.

Ostatnie egzemplarze Scanii CR111 skreślono z inwentarza MPK w 1996 roku, zachowując jeden z pojazdów do celów przyszłej eksploatacji pojazdów historycznych (przekazując sprawny i jeżdżący do muzeum przy ul. św. Wawrzyńca). Dzisiaj wrak potrzebuje gruntownego remontu i uzupełnienia skradzionych i zniszczonych elementów.

Współpraca ze szwedzkim stowarzyszeniem była w zasadzie jedynym sposobem zdobycia rzadkiego już pojazdu z lat 70. Auto wyprodukowane w 1978 roku w stosunkowo dobrym stanie przetrwało dzięki okazjonalnemu wykorzystywaniu go jako kino czy punkt sprzedaży biletów. Wymagało gruntownego przeglądu i uzupełnienia brakujących elementów. O ile naprawa dawnych autobusów nie stanowi dla nas w MPK większego problemu o tyle zdobycie (dosłownie) rzadkich części wyposażenia jest prawie niemożliwe. Dużą pomoc okazali członkowie stowarzyszenia ze Sztokholmu. Udostępnili swoje zapasy a także pomogli w rozbiórce likwidowanego auta tej samej serii dzięki czemu mogliśmy wyposażyć

we wszystkie niezbędne elementy wnętrza. Najtrudniejsze okazało się pozyskanie niezbędnych firmowych napisów, które przed laty w trakcie eksploatacji zdjęto. Przegląd silnika polegający w zasadzie na wymianie uszczelnień, uporządkowanie elektryki automatycznej skrzyni biegów oraz wymiana gumowych elementów zawieszenia uzupełnił przygotowanie do ruchu. Pojazd wymagał też drobnych napraw blacharskich oraz malowania. Po zakończeniu tych prac pojazd otrzymał nowy krakowski numer – kolejny przypisany niegdyś do serii Scanii CR111 eksploatowanych przez MPK.

Pośród zakupionych przed ponad trzydziestu laty autobusów trzy pochodziły pośrednio ze Sztokholmu. Ten samochód jest czwartym ze stolicy Szwecji. W odróżnieniu od wielu pojazdów tego typu po-

siada on pewne zmiany jakie były wymogiem do użytkowania na terenie miasta: umieszczenie lusterek, odmienne wywietrzniki, otwierane okna, a także widoczne na przedniej ścianie gniazdo zasilania pojazdu sprężonym powietrzem. Wszystkie te elementy zostały zachowane.

Warto wspomnieć, że zakup i eksploatacja autobusów Scania CR 111M dało początek wieloletniej współpracy MPK w Krakowie ze szwedzkim producentem autobusów. Przez wiele lat zdecydowanie nowsze modele krótkie i przegubowe zakupione bezpośrednio od producenta przewoziły krakowian na wielu liniach.

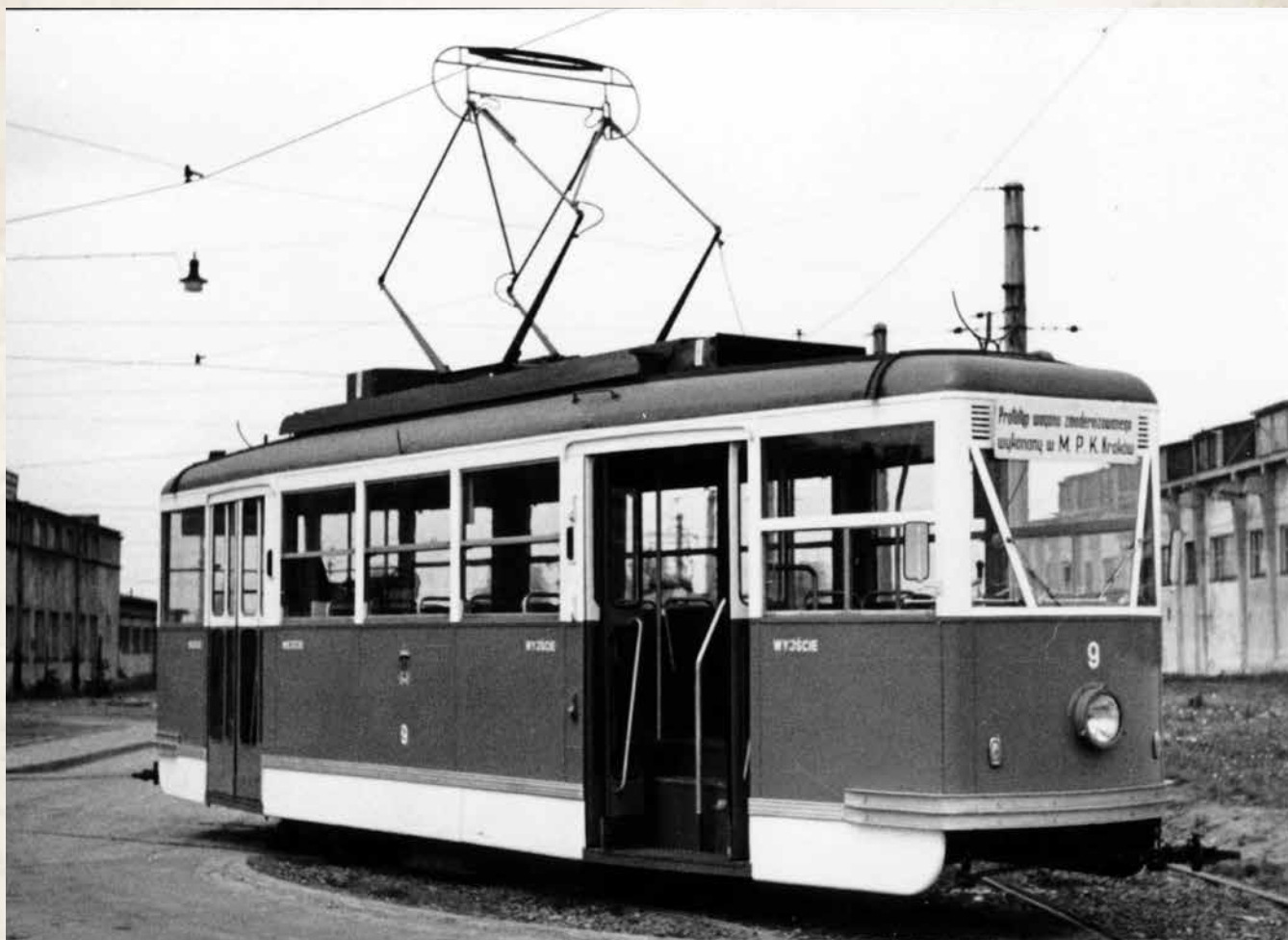
Pozyskana Scania nazywana często pieszczotliwie „babcią” jest dobrze pamiętana przez mieszkańców. 25 sierpnia 2024 roku w ramach Krakowskiej Linii Muzealnej pojawiła się po raz pierwszy na ulicach miasta. Mimo bardzo wysokiej temperatury powietrza tego dnia, wszystkie kursy obsługiwane zaprezentowanym autobusem zgromadziły rzesze chętnych do wspomnień i młodszych do zapoznania się z autem. Babcia zdała trudny egzamin w ekstremalnych warunkach pogodowych i z powodzeniem radziła sobie z tłumem chętnych na pokładzie a pracę dzieliła z młodszymi autobusami tej samej marki, które już kilka lat należą do kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej MPK S.A. w Krakowie. ■



Scania CR111 na regularnej linii

JACEK KOŁODZIEJ

ZMODERNIZOWANY WAGON N NR 9



Chyba trudno jest nam sobie wyobrazić współczesny tramwaj czy autobus jadący z otwartymi drzwiami w normalnym ruchu z pasażerami. Zamknięcie drzwi za ostatnimi wsiadającymi pozwala prowadzącemu zwolnić hamulce i odblokować system pozwalający ruszyć pojazd z przystanku. Takie działanie zapobiega zdarzeniom, które przed laty, niestety, występowały dość często. Choć krakowskie tramwaje z drzwiami – tak, tak, pierwsze wagony zamiast drzwi miały jedynie przestawną kratę – pojawiły się już w drugiej dekadzie XX wieku to nie zawsze były one zamknięte. W czasie jazdy mógł je otworzyć niesforny pasażer, by wyskoczyć przed przystankiem, a także z uwagi na liczbę pasażerów chcących udać się tym samym tramwajem czy autobusem nie udawało się zamknąć drzwi konduktorowi. Niemal każdego dnia prasa donosiła o zdarzeniach, w których pasażerowie tramwajów odnosili obrażenia lub nawet

tracili życie. Rosnąca ilość wypadków i związane z tym straty finansowe i społeczne jakie ponosiło państwo wydając na leczenie i płacenie rent osobom poszkodowanym zmuszało do poszukiwania rozwiązań mogących zmniejszyć liczbę tragicznych zdarzeń. Przystąpiono do modernizacji wagonów, a ponieważ problem dotyczył wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce, zajęła się tym warszawska instytucja je zrzyszająca.

Innym powodem modernizacji wagonów było posiadanie przez przedsiębiorstwa starego, a wręcz archaicznego taboru. W wielu miastach wagonów wyprodukowanych po 1945 roku było zdecydowanie mniej niż tramwajów pamiętających okres pierwszej czy drugiej wojny. Obiecywane nowoczesne pojazdy „szybkobieżne” produkowano wyłącznie na potrzeby stolicy. W wyniku obserwacji prowadzonej przez Instytut Gospodarki Komunalnej opracowany został program dostosowania taboru tramwajowego do nowych

zadań. Obejmował on trzy założenia: usprawnienie pojazdów zapewniające bezpieczeństwo, ułatwienie pracy motorniczego i zmniejszenie nakładu pracy w zajezdniach.

Podstawowym elementem poprawiającym bezpieczeństwo pasażerów miał być montaż mechanicznie zamykanych drzwi sterowanych przez motorniczego, a także hamulców szynowych. Oprócz tego wagon należało wyposażać w światła stopu, kierunkowskazy oraz lusterka umożliwiające obserwację składu. Elementami ułatwiającymi pracę prowadzącym tramwaje miały być, co dziś z perspektywy czasu wydaje się nam oczywiste, wycieraczki i podgrzewacze szyb czołowych. Dla ułatwienia pracy warsztatów modernizowane wagony należało przebudować na jednokierunkowe, co pozwoliłoby zmniejszyć koszty podzespołów (eliminacja zbędnych nastawników oraz innych urządzeń) oraz wyposażać je w maźnice z łożyskami tocznymi. W 1961 roku w Poznaniu opierając się częściowo na założeniach IGK z Warszawy przebudowano pierwszy w Polsce wagon typu N (nr 161). Wagon, zaprezentowany na VIII Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej wzbudził duże zainteresowanie. W ramach Funduszu Postępu Technicznego Ministerstwo Gospodarki Komunalnej zleciło w 1962 roku Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Krakowie, w oparciu o elementy pochodzące z wagonu typu 13N, pełną modernizację wagonu typu N.

Wiosną 1963 roku na łamach prasy szeroko informowano o zakończeniu budowy bezpiecznego i szybkiego tramwaju w warsztatach krakowskiego przewoźnika, wychwalając jego szerokie zalety. Do przebudowy wybrano wagon nr 9, wyprodukowany w 1954 roku. W czasie modernizacji, wykorzystując istniejącą konstrukcję zmieniono wygląd zewnętrzny, pojazdu. W części przedniej przebudowano, nieco wydłużono ku przodowi i zaokrąglono ścianę czołową. Okno przednie, które przybrało kształt trapezu nie było już otwierane i zostało pochylone ku tyłowi. Po jego bokach wstawione zostały, podobnie jak w wagonie poznańskim, małe trójkątne szyby. Wózek wagonu osłonięto powiększoną ścianą boczną i dla poprawy wyglądu zewnętrznego przyozdobiono aluminiowymi listwami w części dolnej.

Jednokierunkowy tramwaj posiadał dwoje harmonijkowych składanych drzwi pochodzących z wagonu typu 13N. W odróżnieniu od poznańskiego wagonu nr 161 krakowski tramwaj nr 9 miał drzwi zamykane elektrycznie przez

obsługę wagonu. Sterowanie drzwi odbywało się z pulpitu motorowego lub ze stanowiska konduktora, które wbrew pierwotnym założeniom dotyczącym jego likwidacji umieszczone zostało tuż przed drugimi drzwiami. Oprócz urządzeń do zamykania drzwi zabudowane na niewielkim podniesieniu stanowisko wyposażono w półkę na pieniądze i bilety. Wnętrze wagonu poddane zostało daleko idącym zmianom. Poprzez usunięcie pomostów i dobudowę kolejnego trzeciego stopnia przy wejściach, podłogę – w odróżnieniu od pierwotnego – umieszczono na jednym poziomie. Zlikwidowano drewniane listwy podłogowe a podłogę wyłożoną gumą w kratkę. Miękkie wyściełane siedzenia obite dermą – pochodzące z wagonu 13N – ustawiono wszystkie, w ilości 17 sztuk, przodem w kierunku jazdy. Do zabudowy wykorzystano także dotychczasowy tylny i przedni pomost, po lewej stronie w kierunku jazdy. Zlikwidowano dotychczasowe wygrozdzenia, a ściany wewnętrzne oraz sufit wyłożono malowaną pilśnią. Dzięki zmianie rozmieszczenia urządzeń i podniesieniu podłogi motorniczy mógł bez trudności zająć miejsce siedzące w wygodnym miękkim fotelu. Nastawnik wagonu obrócono o 90° i ustawiono pod lewym oknem, dzięki czemu pomiędzy nim a hamulcem ręcznym i piasecznicą utworzono miejsce na pulpit z elementami sterowania, a pod nim miejsce na nogi siedzącego pracownika. Na stanowisku obok urządzeń do otwierania i zamykania drzwi umieszczono wyłącznik elektrycznych wycieraczek oraz wyłącznik ogrzewaczy szyby czołowej. Jednym z ważniejszych elementów, w który wyposażony został motorniczy, był włącznik hamulców.

Podstawowe zmiany w zmodernizowanym wagonie wprowadzone zostały w instalacji elektrycznej. Napęd i obsługa drzwi oraz hamulec szynowy zasilane były napięciem 40V. Od napięcia z sieci uniezależniono się poprzez montaż akumulatorów, które doładowywane były z sieci jezdnej poprzez opornik umieszczony na dachu wagonu. Dotychczas używany dzwonek zewnętrzny nożny motorniczego oraz dzwonek uruchamiany przez pasażerów linką zastąpiono dzwonkiem elektrycznym. W lampach oświetleniowych wewnętrznych dodano, obok trzech serii zasilanych napięciem 600V, czwartą serię zasilaną napięciem 40V będącą obwodem awaryjnym. Na zewnątrz wagonu wprowadzono światła pozycyjne oraz z tyłu pojazdu. Nowością było zamontowanie ośmiu kierunkowskazów migowych.

W połowie kwietnia 1963 roku wagon opuścił Warsztat Naprawy Tramwajów krakowskiego MPK. Trudno dokładnie określić termin wprowadzenia pojazdu do ruchu z pasażerami bowiem zastosowane zmiany nie do końca odpowiadały warunkom technicznym i musiały być poprawione o czym informowała ówczesna krakowska prasa. Z pewnością wiosną 1964 roku skierowany na linię nr 10 wagon kursował, zgodnie z projektem, bez przy-



Wagon nr 9 po modernizacji

czepy. Niestety zbyt mała pojemność takiego tramwaju, przy dużo większych oczekiwaniach ruchu zmusiła MPK do zmiany pierwotnych planów. Niebawem dołączono wagon doczepny, który nie posiadał żadnych przystosowań do, jakże odmiennego, wagonu silnikowego.

Zmodernizowany według projektu IGK z Warszawy wagon nie zrewolucjonizował krakowskiej komunikacji. Nigdy nie poczyniono w Krakowie żadnych kroków zmierzających do przyjęcia zaproponowanego wzoru. W odróżnieniu od Poznania, Wrocławia czy Łodzi, w których w podobny, wizualny sposób unowocześnianych wagonów można było spotkać wiele, krakowskie MPK wybrało własną drogę. Głęboką modernizację uznano za zbyt drogą, nie zwracającą poniesionych nakładów, ale zdobyte doświadczenia wykorzystano przy naprawach głównych i modernizacjach innych tramwajów tego samego typu. Wagon będąc przez kilka lat swego rodzajem poligonem doświadczalnym (montowano w nim na próbę inne niezachowane do dnia dzisiejszego rozwiązania) spełnił najważniejsze oczekiwanie – poprawę bezpieczeństwa przewożonych pasażerów. Nie było już możliwe wskakiwanie w czasie jazdy wagonu a także opuszczanie go przed zatrzymaniem się na przystanku. Z pewnością poprawiono też warunki pracy obsługi zwłaszcza konduktora, ale ten zawód w krakowskich tramwajach w momencie wprowadzenia wagonu do ruchu powoli zanikał.

Przebudowany wagon z uwagi na nietypowe rozwiązanie nie cieszył się uznaniem ani u mo-

torowych, ani obsługi w warsztatach. Odstawiony na boczny tor z początkiem lat siedemdziesiątych oczekiwał na ostateczną decyzję. Jesienią 1971 roku, gdy w przedsiębiorstwie likwidowano wiele stojących od lat starych pojazdów wagon nr 9 skierowano do remontu. Jego celem była przebudowa i przystosowanie do nowych zadań. Z początkiem następnego roku wpisano go na stan inwentarzowy jako nowy wagon techniczny – pług odśnież-

ny. Po dawnym wyglądzie nie pozostało nic. Przez blisko 50 lat wagon uruchamiany od czasu do czasu stał na terenie zajezdni Podgórze. O jego pochodzeniu świadczyła tylko umieszczona wewnątrz tabliczka o przeprowadzonej w 1962 roku przebudowie. Jesienią 2022 roku po uruchomieniu nowoczesnego pługu na podwoziu Unimog zdecydowano się na przywrócenie zlikwidowanych przed półwieczem cech zmodernizowanego wagonu. W odbudowie bardzo pomogła zachowana w sporej ilości opracowana niegdyś w Warszawie oryginalna dokumentacja znajdująca się w archiwum przedsiębiorstwa. Część opracowano na nowo by dostosować wagon do współczesnych warunków eksploatacji. Do odbudowy wykorzystano drzwi warszawskiego wagonu 13N. Zamontowano miękkie siedzenia i stanowisko konduktora. Do wnętrza prowadzą trzy nierówne stopnie. Środkowy, jak przed laty, jest wysoki bowiem musiał być zamontowany w sposób nie kolidujący z układem zawieszenia wagonu.

25 sierpnia 2024 roku do obsługi Krakowskiej Linii Muzealnej skierowano wyremontowany tramwaj. Zaskoczenie nietypowym wagonem było bardzo duże, ale odbiór pasażerów niezwykle ciepły. Do obsługi linii 0 został skierowany z przyczepą ND-502 będącą najstarszym wagonem typu N w naszej kolekcji pojazdów komunikacji miejskiej. Z pewnością nie raz pojawi się na ulicach naszego miasta przypominając, a wielu uświadamiając, rozwój krakowskich tramwajów i niektóre mniej znane dzieje naszej komunikacji. ■

MAREK GANCARCZYK

MPK PODPISAŁO UMOWY NA NOWE AUTOBUSY



Umowę podpisali przedstawiciele MPK S.A. w Krakowie, firmy Solaris i Millenium Leasing

Jako pierwsza, w środę 12 czerwca została podpisana umowa z konsorcjum firm Solaris Bus & Coach sp. z o.o. wraz z Millennium Leasing sp. z o.o. na dostawę w formie leasingu 37 nowych autobusów spełniających najwyższe europejskie normy. Dzięki temu do Krakowa trafią nowoczesne, niskopodłogowe i wyposażone w klimatyzację autobusy o długości 12 metrów. Zastąpią one najstarsze pojazdy z floty krakowskiego przewoźnika.

Umowę podpisali przedstawiciele zarządu MPK S.A. w Krakowie – Rafał Świerczyński, Prezes Zarządu i Mariusz Szałkowski, Wiceprezes Zarządu oraz przedstawiciele konsorcjum: Andrzej Sienkiewicz, Dyrektor Sprzedaży Solaris Bus & Coach sp. z o.o. i Aneta Eichler, Makroregionalny Dyrektor Sprzedaży Millennium Leasing sp. z o.o.

Dostawa jest podzielona na dwie części: 25 autobusów przeznaczonych do obsługi przede wszystkim linii miejskich oraz 12 autobusów przeznaczonych do obsługi przede wszystkim linii aglomeracyjnych.

Nowe autobusy zapewnią komfortową podróż wszystkim pasażerom, także tym z ograniczoną mobilnością. Poza niską podłogą będą wyposażone w platformę umożliwiającą wjazd osobom na wózkach. W środku będzie wydzielona przestrzeń dla tych pasażerów, a także dla opiekunów podróżujących z dziećmi w wózkach. Z myślą o osobach niewidomych i słabowidzących pojazdy będą

wyposażone w głosowe zapowiedzi przystanków w środku oraz zapowiedzi numeru linii i kierunku jazdy na zewnątrz. Najnowocześniejsze rozwiązania techniczne zapewnią także komfort prowadzenia dla kierowców krakowskiego przewoźnika.

To nie jedyne autobusy jakie zamówiło w 2024 roku MPK S.A. w Krakowie.

W czwartek, 18 lipca 2024 w Krakowie podpisana została umowa na dostawę w formie leasingu finansowego ośmiu autobusów AUTOSAN SANCITY 9LE. Umowa została zawarta przez konsorcjum firm: HSW S.A. Oddział Autosan w Sanku i Millennium Leasing sp. z o.o. oraz MPK S.A. w Krakowie. Miejskie, SANCITY wyposażone będą w silniki Cummins EURO VI i automatyczne skrzynie biegów ALLISON. Każdy autobus przystosowany będzie do przewozu 63 pasażerów, w tym 15 na miejscach siedzących. Mając na uwadze bezpieczeństwo i komfort pasażerów wszystkie pojazdy wyposażone zostaną w system monitorowania ciśnienia i temperatury w oponach, automatyczny system gaszenia pożaru w komorze silnika, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy, monitoring wnętrza i otoczenia zewnętrznego, system głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej, moduł lokalizacji GPS, automat biletowy obsługujący transakcje gotówkowe i bezgotówkowe, porty USB umożliwiające ładowanie baterii telefonów, tabletów i innych urządzeń mobilnych, oświetlenie ledowe. ■

MAREK GANCARCZYK

WOZIŁ KRAKOWIAN MIEJSKĄ TAKSÓWKĄ



Rozmawiamy z Marianem Szklarczykiem, który był zatrudniony w MPK w Krakowie w Wydziale Ruchu w okresie od 6 grudnia 1958 r. do 5 października 1963 r. na stanowisku: kierowca taksówkowy. Pan Marian przyjął nasze zaproszenie do przejazdu taksówką Warszawa M20 odremontowaną przez MPK w 2024 roku. Rozmawiamy w zajezdni autobusowej Płaszów, gdzie zabytkowa Warszawa stacjonuje

Marek Gancarczyk: Nie wszyscy to wiedzą, ale w przeszłości krakowianie mogli podróżować nie tylko miejskimi tramwajami i autobusami, ale także taksówkami. Pan był kierowcą takiej taksówki. Jak to się stało, że zaczął Pan pracę w MPK w Krakowie?

Marian Szklarczyk: Prawda jest taka, że trafiłem do MPK dzięki mojemu ojczymowi. Jan Maślanka zaraz po wojnie znalazł pracę w przedsiębiorstwie Miejska Kolej Elektryczna, która potem zamieniła nazwę na MPK w Krakowie. Był zatrudniony w okresie od 12 czerw-

ca 1945 r. do 21 czerwca 1973. Początkowo pracował jako motorniczy, a potem od 1 sierpnia 1946 jako kierowca samochodu. Niecałe trzy lata później zmienił stanowisko i od 1 stycznia 1949 został kierowcą autobusu. Był bardzo dobrym pracownikiem. W 1961 r. MPK zawnioskowało nawet o przyznanie mu odznaki „Wzorowy Kierowca III stopnia”. We wniosku można m.in. przeczytać, że znakomicie wywiązywał się ze swoich obowiązków, był sumiennym, znakomitym fachowcem, cenionym za profesjonalną i oszczędną jazdę oraz chwalony przez współ-

pracowników. Często przychodziłem do niego do pracy. Pamiętam, że ojczym wychodził z domu o 3.30 rano. Ja potem szedłem do jego autobusu i jeździłem z nim. Przynosiłem mu też śniadanie. Nie ukrywam, że mnie to wciągnęło. Gdy się okazało, że jest potrzebny kierowca do służbowego samochodu, powiedział przełożonym o mnie. Wyjaśnił, że ma syna, który się do tego idealnie nadaje. Ja od razu się zgodziłem i tak zostałem kierowcą samochodu służbowego.

MG: Jakie samochody Pan prowadził?

MS: Od 1958 do 1959 roku prowadziłem samochód osobowy Mercedes, a potem przez kilka lat byłem kierowcą Warszawy. Na początku pracy byłem zatrudniony w Wydziale Ruchu. Wtedy byłem kierowcą Mercedesa, którym stałem pod Poczta Główną. Moim przełożonym był naczelnik Tadeusz Paleczny. Ja byłem do dyspozycji kontrolerów ruchu i naczelnika. Gdy on potrzebował jechać na kontrolę, to właśnie ja go zabierałem i jechałem tam, gdzie powiedział.

MG: Pracował Pan tylko w rejonie Krakowa?

MS: Nie tylko. Pamiętam, że razem z pracownikami Tadeuszem Pilarskim i Tadeuszem Zwolińskim otrzymaliśmy zlecenie na przygotowanie przystanków i opracowanie rozkładów jazdy w Gorlicach i Bieczu. To było wyzwanie, ale także duża satysfakcja. Ten trwający kilka miesięcy wyjazd bardzo dobrze wspominam sobie do dzisiaj.

MG: To był pierwszy etap Pana pracy w MPK. Bo potem samochód służbowy zamienił Pan na taksówkę.

MS: To prawda. Podczas mojej pracy kierowcy samochodu służbowego w MPK miałem bardzo dobrych kolegów. Moim zmiennikiem był Zbyszek Gorgoń. Pracowałem także z nadinspektorem Adamem Bugajem. Wszyscy bardzo się lubiliśmy. Ale potem ówczesny dyrektor MPK zmienił samochód, a nasza ekipa poszukała innych zajęć. Mój zmiennik Zbyszek poszedł do warsztatu, a ja postanowiłem zostać kierowcą taksówki. To były czasy, kiedy do MPK w Krakowie przyszły pierwsze taksówki. To była końcówka lat 50. Baza dla nich została wyznaczona przy rondzie Matecznego. Bardzo brakowało kierowców, którzy mogliby nimi wozić klientów. A mnie się to spodobało i chciałem to robić. Doskonale też pamiętam, że potem całą naszą bazę i wszystkie taksówki przeniesiono do Nowej Huty na os. Zielone.

MG: Pamięta Pan swoją pierwszą taksówkę?

MS: Doskonale. Pamiętam nawet jej numer – 377. Miałem wtedy swoich klientów, którzy często korzystali z przejazdów taksówką.

MG: Wtedy zamówienie taksówki nie było chyba tak proste jak dzisiaj? Nie było smartfonów, aplikacji.

MS: Zdecydowanie. Gdy wracałem do bazy w Nowej Hucie, to aby nie jechać pusto zatrzymywałem się na Małym Rynku. Kolejka do taksówek miała tam po 50 metrów. Tak dużo osób potrzebowało transportu. Podjeżdżałem i pytałem kto jedzie do Nowej Huty. Pierwszych, którzy się zgłaszali – zabierałem. Przez to, że ciężko było o taksówkę, to byli też tacy klienci, którzy zgłaszali się i mówili, że chcą ze mną jechać do Nowej Huty i to sami, bez innych osób. Dopiero gdy ruszałem przyznawali się, że mieszkają gdzieś indziej i za ten ekstra kurs proponowali większe pieniądze. W ten sposób udawało się dorobić trochę pieniędzy do wypłaty, a przy okazji dowieźć szybko do domu kilka osób.

MG: Czyli była walka o taksówkę?

MS: O tak. Ludzie się wręcz bili o taksówkę. Nie było żadnych problemów ze znalezieniem klientów. Jak już wspominałem, kolejka do naszych taksówek sięgała często do połowy Małego Rynku.

MG: O której zaczynał Pan pracę?

MS: Wyjeżdżałem wcześniej, bo ok. 6.00 rano. Rano zaczynał się największy ruch do pracy. Jak wiadomo ciężko było o taksówkę. Nie lepiej było z autobusami, których też brakowało, żeby wszystkich zainteresowanych zabrać.

MG: Jak długo Pan pracował w ciągu dnia?

MS: Nie było dokładnie określonych godzin pracy. Na taksówce mogłem przepracować tyle godzin, ile chciałem. Oczywiście im więcej godzin za kółkiem, tym większa wypłata. Zapłata była wyliczana na podstawie przejechanych kilometrów.

MG: Z tego co Pan mówi, to praca w MPK raczej się Panu podobała. Dlaczego Pan z niej w pewnym momencie zrezygnował?

MS: Potwierdzam, w MPK było mi bardzo dobrze. Ale po tych kilku latach pracy w przedsiębiorstwie chciałem być panem samego siebie. Stąd moja decyzja o tym, aby się zwolnić i zostać kierowcą prywatnej taksówki. Wszystko też poznałem i widziałem na czym ta praca polega. Kupiłem więc samochód marki Warszawa i zacząłem jeździć po całym Krakowie. Na ul. Grodzkiej była siedziba zrzeszenia prywatnych taksówkarzy.

MG: Łatwo było być wtedy kierowcą prywatnej taksówki?



Pan Marian z nostalgią wspomina jazdę autem marki Warszawa

MS: Nie było wtedy łatwo. Były ogromne problemy z ogumieniem. Nie było opon. Strasznie się wtedy kombinowało. Jak opona była już za bardzo zużyta jechało się do wulkanizatorów, którzy pogłębiali bieżnik tej opony. Nie było też akumulatorów, więc gdy był już z nimi problem dawało się je do mechaników, żeby znów nadawały się do użycia.

MG: Jak długo pracował pan jako kierowca taksówki?

MS: Prywatną taksówką jeździłem aż do 2002 roku. Nawet, gdy miałem już bajpasy po problemach z sercem, to nie przestałem pracować. Ale potem musiałem zrezygnować, bo praca kierowcy taksówki to nie tylko prowadzenie samochodu, ale też podnoszenie i przenoszenie bagażu. A to sprawiało mi już coraz większą trudność.

MG: Był Pan kierowcą taksówki przez 50 lat. Ma Pan niezwykle doświadczenie. Dzisiaj wydaje się, że to prosty zawód. Dawniej tak nie było.

MS: Zdecydowanie. Jako taksówkarz musiałem zdawać bardzo trudne egzaminy. Musiałem

mieć zawodowe prawo jazdy i znać całą topografię miasta, nawet te najmniejsze i najmniej znane ulice. Dzisiaj kierowcy taksówek nie zdają egzaminu i nie muszą znać miasta, bo wystarczy, że włączą w smartfonie GPS, który doskonale poprowadzi ich na każdą krakowską i podkrakowską ulicę.

MG: Przez tyle lat pracy spotkał Pan mnóstwo ludzi. Jacy byli pasażerowie, których Pan woził?

MS: Różni, jak to bywa z ludźmi. W większości byli mili, ale nie wszyscy. Byli i tacy, którzy mnie oszukali. Pamiętam sytuację, gdy wiozłem czterech młodych chłopaków na os. Wysokie. Jak już tam dojechaliśmy, oni wysiedli bez płacenia za kurs. No to ja się o pieniądze upomniałem. Na to oni odpowiedzieli, że przecież już mi zapłacili, ale jak chcę to oni jeszcze mogą mi „dołożyć”. Nie ryzykowałem tego „dołożenia” i odpuściłem. Był też przejazd do Słomnik. To daleka trasa, a ja wiozłem tam dwóch klientów



– uciekli mi w tych Słownikach, oczywiście bez płacenia.

MG: Jaki najlepszy samochód zdarzyło się Panu prowadzić jako taksówkę.

MS: W 1980 roku pojechałem do znajomych do Monachium. Tam nabyłem używanego mercedesa. To był pierwszy taki samochód w Krakowie na taksówce. Byłem rozrywany – zawsze w weekend jechałem na wesela. To mnie też wybierali klienci, którzy z Krakowa chcieli wygodnie dojechać w dalekie trasy, w tym do Gdańska na prom Batory.

MG: Lubił Pan prowadzić samochody. A nie myślał Pan, żeby zostać kierowcą autobusu, tak jak ojczym?

MS: Nie ukrywam, że o tym myślałem. Był przecież podczas mojej pracy w MPK taki etap, że nie było samochodu na taksówce i zostałem przeniesiony na Żuka. Był to pojazd uprzywilejowany, miałem koguta na dachu i jeździłem nim do wypadków. A było ich wtedy dużo i były poważne –

ucięte ręce, nogi pasażerów. Ja jak tylko mogłem to zdawałem egzaminy na kolejne kategorie pojazdów. Tak jakoś się jednak złożyło, że do końca mojej pracy zawodowej nie skusiłem się na prowadzenie autobusu. Ja po prostu chciałem mieć większą styczność z ludźmi.

MG: Kierowcą Pan nie został, a czy jest Pan pasażerem krakowskiej komunikacji miejskiej?

MS: O tak. Mieszkam w Bronowicach. Do tramwaju mam blisko. Nawet nie sprawdzam rozkładu jazdy, bo co kilka minut mam tramwaj. A do centrum jadę około 10 minut. Ja po mieście jeżdżę tylko komunikacją miejską. Nie mam wtedy problemów z parkowaniem. No i tabor jest teraz bardzo komfortowy, niskopodłogowe autobusy i tramwaje.

MG: Czego Panu życzyć na kolejne lata emerytury?

MS: Zdrowia, abym jak najdłużej mógł prowadzić samochód.

MG: Dziękuję za rozmowę. ■

BIURO PRASOWE UMK

WSPÓLNE NIE ZNACZY NICZYJE. DBAJ O SWOJE MIASTO

D baj o swój dom, swoją dzielnicę, swoje miasto – pod takimi hasłami Kraków edukuje i zachęca mieszkanki i mieszkańców do szanowania przestrzeni, z której korzystamy wszyscy. Jest to odpowiedź na pojawiające się akty wandalizmu: zniszczone elewacje, ławki, kosze, toalety, skradzione rośliny czy zaśmiecone przestrzenie. Usunięcie szkód wymaga nie tylko czasu, zaangażowania pracowników, ale i dodatkowych środków finansowych.

Wandalizm w polskich miastach, w tym także w Krakowie, odnotowywany jest bardzo często. To nic innego jak umyślne niszczenie publicznego mienia, które najczęściej objawia się przez dewastację małej architektury: ławek, koszy na śmieci, leżaków, zieleni miejskiej – niszczenie nowych nasadzeń, kradzież krzewów czy sadzonek kwiatów, wreszcie tworzenie nielegalnego graffiti.

ZNISZCZONA INFRASTRUKTURA MIEJSKA

Poza zielenią najczęściej ofiarami wandalii padają: ławki, przystanki komunikacji miejskiej, automaty biletowe, oświetlenie czy znaki drogowe. Od początku roku do straży miejskiej wpłynęło 91 takich zgłoszeń. Są to m.in. niszczenie kurtyn wodnych, które są rozstawiane na miejskich placach w upalne dni, ale i poidełek, z których można czerpać krakowiankę (naprawa poidełka na pl. Wolnica pochłonęła 1,2 tys. zł).

Bardzo częstym aktem wandalizmu jest zanieczyszczanie miejskich toalet, głównie poprzez zatykanie odpływów. Jednostka Klimat-Energia-Gospodarka Wodna tylko odnotowuje średnio

USZKODZONE AUTOMATY KKM

W pierwszych dniach września 2024 roku w rejonie ul. Kapelanka, Kobierzyńskiej i Stefana Grota-Roweckiego zostały uszkodzone cztery automaty stacjonarne. W pierwszym na przystanku Rostrowskiego został zniszczony terminal kart płatniczych, w drugim na przystanku Słomiana został rozbity ekran dotykowy oraz klawiatura terminala kart płatniczych, w trzecim na przystanku Lipińskiego została rozbita klawiatura terminala kart płatniczych, a w czwartym na przystanku Ruczaj została rozbita szyba szalki wydawania biletów. Ktoś celowo niszczył automaty i pozbawia pasażerów możliwości zakupu biletów. To nie tylko głupie, ale generuje konkretne koszty i sprawia, że na czas naprawy automaty muszą zostać wyłączone z obsługi. Dewastacje zostały oczywiście zgłoszone policji. Mamy nadzieję, że uda się zatrzymać autora tej serii niszczenia naszych automatów.

20 tego typu zdarzeń miesięcznie. Każdego miesiąca, zgodnie z umową, wykonawca, czyli firma zewnętrzna ma obowiązek zrealizować naprawy do kwoty 3 tys. zł. Ta forma pozwala na bieżące naprawy, ale część elementów wymaga większych nakładów finansowych (np. zainstalowanie sześciu par drzwi antywłamaniowych to koszt ok. 100 tys. zł).

EDUKACJA I POSZANOWANIE DOBRA WSPÓLNEGO

O tym jak ważna jest edukacja i świadomość mieszkańców – szczególnie tych najmłodszych – przekonują się każdego roku strażnicy miejscy, którzy prowadzą zajęcia w krakowskich szkołach i przedszkolach, by w czasie lekcji wychowawczych edukować dzieci i młodzież w kwestiach związanych z dbaniem o naszą wspólną własność. Uświadamiają też młodym ludziom, że niestosowanie się do norm społecznych, przepisów, może skutkować odpowiedzialnością karną. W nadchodzącym roku szkolnym miasto przeprowadzi poszerzoną akcję edukacyjno-informacyjną w placówkach oświatowych w tej kwestii. ■

ZGŁOŚ AKT WANDALIZMU

Miejskie służby na bieżąco monitorują stan techniczny i estetykę infrastruktury. Niemniej jednak bardzo pomocne są również informacje przekazywane przez mieszkańców. W tej sprawie krakowianie mogą dokonywać zgłoszeń do Krakowskiego Centrum Kontakt (tel. 12 616 55 55) lub do straży miejskiej pod numerem 986.

MAREK GANCARCZYK

MINIAUTOBUS ELEKTRYCZNY KING LONG NA TESTACH W KRAKOWIE



Przejazd elektrycznego autobusu przez ścisłe centrum miasta wzbudził wielkie zainteresowanie

Przez dwa tygodnie od 12 do 25 lipca MPK S.A. w Krakowie testowało miniautobus elektryczny PEV6 marki King Long. To pierwsze testy tak małego autobusu zeroemisyjnego w Krakowie. Tym samym była to okazja, aby elektrycznym autobusem przejechali się mieszkańcy takich rejonów miasta jak Podgórk Tynieckie, Grębałów, Zesławice czy Rybitwy. Mały autobus kursował bowiem tam,

gdzie są wysyłane najmniejsze pojazdy, które w swojej flocie posiada MPK. Była to więc linia nr 116 (Czerwone Maki P+R – Podgórk Tynieckie), 176 (Kostrze OSP – Bodzów), 180 (Os. Na Stoku – Grębałów), 198 (Mistrzejowice – Zakole) oraz rejon obsługiwany przez Tele-busa.

Dzięki testom miniautobusu King Longa, mieszkańcy przez dwa tygodnie mogli więc podróżować pojazdem zeroemisyjnym o długości 6 m i wadze



Elektryczne autobusy podczas prezentacji przy Barbakanie



MPK W KRAKOWIE PONOWNIE TESTUJE AUTOBUSY WODOROWE ZNANYCH PRODUCENTÓW

Arthurbus 12 H2 ZERO – był ponownie testowany przez MPK przez pierwsze dwa tygodnie września. Poprzednie testy w 2023r trwały dwa miesiące (marzec, kwiecień)

Pojazd charakteryzuje się cichą pracą, co chwaliłi podróżni.

Autobus jest wyposażony w ogniwo wodorowe o mocy 70 kW, może pomieścić do 37,5 kg wodoru. To daje możliwość przejechania na jednym tankowaniu do ok. 350 km.

Baterie trakcyjne mają pojemność 30 kWh a pojazd napędzają dwa silniki umieszczone w piastach osi napędowej o łącznej mocy 2 x 125 kW

Autosan Sancity 12L FH – testowany poprzednio od września 2022 roku do października 2023 roku będzie woził pasażerów w Krakowie do końca 2024 roku. Autobus jest wyposażony w ogniwo wodorowe o mocy 70 kW, może pomieścić do 31 kg wodoru. Producent zapewnia możliwość przejechania na jednym tankowaniu do ok. 400 km. Wodór jest magazynowany na dachu autobusu w nowoczesnych zbiornikach kompozytowych, które charakteryzują się bardzo dużą wytrzymałością i szczelnością.

Obydwa pojazdy przejechały po krakowskich drogach ponad 20 tysięcy kilometrów. Oczywiście autobusy są niskopodłogowe, dostosowane do przewozu osób poruszających się na wózkach. Posiadają klimatyzację, monitoring i system informacji pasażerskiej.

Konrad Korpet

niecałych 5 ton. To była też okazja dla MPK, aby sprawdzić ten niewielki pojazd na tych trasach, gdzie nie mogą kursować większe autobusy elektryczne.

Jeszcze przed rozpoczęciem testów, 11 lipca autobus PEV6, razem z innym, nieco większym autobusem PEV9 King Longa, został zaprezentowany na placu przy Barbakanie i przejechał przez ścisłe centrum miasta.

— Ten autobus to nie tylko nowoczesne rozwiązania technologiczne, ale także odpowiedź na wyzwania, przed którymi stoi współczesny transport publiczny. To pojazd, który łączy w sobie ekologię, komfort i wydajność, oferując mieszkańcom Krakowa i turystom najwyższą jakość podróży — mówił podczas prezentacji Paweł Dzikowski, prezes zarządu EV Motors Sp. z o.o., wyłączny dystrybutor marki King Long.

Co wyróżnia miniautobus PEV6? Przede wszystkim małe rozmiary, dzięki którym autobus jest bardzo zwrotny i łatwy w manewrowaniu w ciasnych uliczkach. Niskopodłogowa konstrukcja, która poza miejscem dla osoby na wózku inwalidzkim i wygodnie rozkładaną rampą, posiada także miejsca dostępne z niskiej podłogi.

Zgodnie z informacją producenta, bateria bezkobaltowa, o pojemności 89 kWh, wykonana w najnowszej technologii LFP (litowo-żelazowo-fosforanowa) gwarantuje wysoką skuteczność oraz żywotność, czego potwierdzeniem jest aż 8-letnia gwarancja. Szybki czas ładowania autobusu z mocą nawet 120 kW gwarantuje (przy zastosowaniu ładowarki o odpowiedniej mocy) naładowanie baterii w czasie poniżej 1 godziny.

Autobus jest wyposażony w nowoczesne rozwiązania technologiczne wspomagające także pracę kierowcy, np. inteligentny system odzyskiwania energii z funkcją DSAC, system elektronicznych lusterek i kamer 360°. W miniautobusie może jednocześnie podróżować 22 pasażerów, z czego 12 na miejscach siedzących. ■

DANUTA WALAS

KOLEJNE STACJE DO ŁADOWANIA ELEKTRYKÓW I NOWY ZBIORNIK RETENCYJNY



Nowe stanowiska do ładowania powstają na terenie zajezdni Wola Duchacka

MPK S.A. w Krakowie przystąpiło do realizacji robót budowlanych związanych z budową kolejnych sześciu stanowisk szybkiego ładowania autobusów elektrycznych za pomocą pantografu na terenie Miasta Krakowa.

Stanowiska budowane są w następujących lokalizacjach:

Pętla Kurdwanów Autobusy przy ul Stojałowskiego – kolejne dwa stanowiska ładowania. W 2023 r. w ramach etapu I oddano do eksploatacji i testów a następnie w 2024 r. po okresie testów oddano do użytkowania dwa stanowiska ładowania na tej pętli. W trakcie realizacji etapu pierwszego przygotowano budynek stacji transformatorowej do posadowienia dwóch następ-

nych ładowarek oraz przygotowano miejsce na drugi transformator. Obecnie wykonywany jest etap II. Zakres prac obejmuje dostawę i montaż dwóch ładowarek o mocy 250 kW każda, transformatora o mocy 500 kW, podłączenie urządzeń w stacji transformatorowej, posadowienie dwóch konstrukcji wsporczych wraz z kopolami ładującymi oraz wykonanie połączeń elektrycznych i komunikacyjnych pomiędzy kopolą a ładowarkami. Wykonawca w ciągu sześciu miesięcy powinien zrealizować wszystkie prace, uzyskać podanie napięcia oraz otrzymać pozwolenie na użytkowanie i decyzje UDT umożliwiającą eksploatację stanowisk. Następnie przez okres czterech miesięcy stanowiska będą testowane w celu wyeliminowania wszystkich możliwych nieprawidłowości.



Po okresie testów nastąpi odbiór końcowy stanowisk. W połowie grudnia stanowiska powinny być gotowe do pracy.

Pętla Rząka przy ul. Rydygiera – w okresie oczekiwania na dostawę ładowarki o mocy 250 kW oraz stacji transformatorowej rozpoczęto prace ziemne w celu rozprowadzenia kabli elektrycznych i komunikacyjnych, posadowienia konstrukcji pod kopułę oraz przygotowania fundamentów pod stację transformatorową. W przedstawionym do umowy harmonogramie prac Wykonawca zadeklarował zakończenie wszystkich prac wraz z podaniem napięcia, uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie i decyzją UDT do końca grudnia 2024 r. Po tym okresie przez dwa miesiące będą przeprowadzane testy.

Pętla Azory przy ul. Weissa – w zakres prac budowlanych wchodzi stacja transformatorowa z transformatorem o mocy 1000 kW oraz pomieszczeniem na cztery ładowarki docelowo po modernizacji pętli na tramwajowo-autobusową. W chwili obecnej budowane będą trzy stanowiska i trzy ładowarki o mocy 250 kW każda. Prace powinny zostać zakończone do końca grudnia 2024 r. wraz z pozwoleniem na użytkowanie i decyzją UDT. Po zakończeniu wszystkich prac rozpoczną się testy eksploatacyjne, tak jak na pozostałych stanowiskach.

Z uwagi na coraz większą flotę autobusów elektrycznych, w MPK S.A. oprócz rozbudowy infra-

struktury na mieście konieczna była rozbudowa infrastruktury na terenie Stacji Obsługi Wola Duchacka. Celem rozbudowy jest uzyskanie dodatkowych stanowisk dla autobusów do ładowania wolnego za pomocą pantografu. Takie rozwiązanie sprawdziło się przy poprzedniej realizacji w TW i obecnie sposób wykonania stanowisk będzie odwzorowaniem poprzedniego. W czerwcu Wykonawca podpisał umowę i prace zostały rozpoczęte. W zakres prac wchodzi posadowienie nowej stacji transformatorowej, wykonanie przyłącza do niej, prace ziemne, zabudowa zbiornika do retencji wody deszczowej o pojemności 546 m³, Wykonanie, posadowienie i podłączenie portalu 3,4,1 wraz z podwieszeniem kopuł ładujących z ogrzewanym daszkiem, wykonanie oświetlenia tego obszaru, wykonanie monitoringu i włączenie go do istniejącej sieci, wykonanie sieci intranetowej oraz uzyskanie wymaganych prawem pozwoleń.

Po wykonaniu wszystkich prac proces ładowania autobusów elektrycznych będzie technologicznie łatwiejszy i poprawi się jakość obsługi procesu ładowania. Warto podkreślić, że w celu ochrony miasta przed zalewaniem z terenu zajezdni Wola Duchacka, zaprojektowano i zbudowano zbiornik retencyjny pod placem przeznaczonym do ładowania pantografowego autobusów elektrycznych. Zbiornik retencyjny ma pojemność 546 m³ i będzie służył do gromadzenia i spowolnienia wypływu wody opadowej. ■

KATARZYNA SADOWSKA

OBOWIĄZKI WŁAŚCICIELI ZWIERZĄT PODCZAS PODRÓŻY KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ



Kot Dante autobusami i tramwajami podróżuje z właścicielem w specjalnym transporterze

Właściciele zwierząt mogą korzystać z komunikacji miejskiej pod warunkiem przestrzegania obowiązujących przepisów (uchwała Rady Miasta Krakowa w sprawie przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami Komunikacji miejskiej w Krakowie). Zwierzęta można przewozić w autobusach i tramwajach, jeżeli istnieje możliwość takiego umieszczenia ich w pojeździe, aby nie utrudniały przejścia i nie narażały na zanieczyszczenie odzieży innych pasażerów, nie ograniczały widoczności kierującemu pojazdem oraz nie zagrażały bezpieczeństwu ruchu. Zwierząt nie wolno też umieszczać na miejscach przeznaczonych do siedzenia.

W przypadku małych zwierząt przepisy nakładają obowiązek przewozu w specjalnych transporterach, klatkach lub koszach, itp. w sposób zabezpieczający przed wyrządzeniem szkody. Przewóz małych zwierząt domowych w ten sposób zapewnia bezpieczeństwo pupili, a także pozostałych pasażerów. Inaczej sytuacja wygląda w przypadku przewozu transportem zbiorowym psów. Przepisy wymagają, aby miały one założoną smycz oraz kaganiec. Na osobie przewożącej psa ciąży też obowiązek posiadania w trakcie

przewozu ważnego zaświadczenia potwierdzającego zaszczepienie psa przeciwko wściekliznie.

Najwięcej kontrowersji budzi zakładanie psu na czas podróży kagańca. Niektórzy uważają, że ich pies nie robi nikomu krzywdy, dlatego nie widzą konieczności stosowania się do obowiązujących przepisów. Warto jednak pamiętać, że podróż komunikacją miejską może być dla psa stresującym przeżyciem i spowodować nietypową reakcję, a także o tym, że niektórzy pasażerowie mogą czuć się niekomfortowo. Bezpieczną podróż z psem zapewnia przestrzeganie obowiązujących przepisów, czyli założenie mu kagańca orazzymanie pupila na smyczy.

Nadzór nad zwierzętami, które pasażer przewozi przy sobie w pojeździe, należy do pasażera, który odpowiada za zanieczyszczenie pojazdu lub uszkodzenie jego urządzeń i wyposażenia oraz za powstałe w związku z przewozem zwierząt szkody lub obrażenia odniesione przez współpasażerów (np. pogryzienie przez psa).

Trzeba zaznaczyć, że w pojazdach nie wolno przewozić zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa i porządku. Niezastosowanie się do tego ustalenia może spowodować, że kierujący pojazdem odmówi pasażerowi przewozu. ■

ZDZISŁAW OLENIAK*

JUBILEUSZ 125-LECIA CHÓRU „LUTNIA KRAKOWSKA”



Chór świętował swój jubileusz

Pod koniec XIX wieku w całej Europie panowała moda tworzenia stowarzyszeń, związków, organizacji, klubów i chórow. W Polsce miały one na celu nie tylko dbanie o tężyźnię fizyczną młodzieży i rozwój duchowy, ale także utrzymanie rodaków w gotowości bojowej, w oczekiwaniu na sposobną chwilę do walki o niepodległość. Tu można było pośpiewać piosenki, dające poczucie polskości i jedności śpiewających. Kulturowanie polskiej kultury to była walka na placówce i demonstracja siły przeciw zaborcy. Pokazanie, że mamy własną odrębną, bogatą kulturę i dzięki niej stanowimy wielką siłę moralną, dzięki której polski naród się odrodzi i nie ulegnie asymilacji w państwach zaborczych.

Grupa ludzi ze środowisk robotniczych postanowiła powołać chór męski, w którym znalazłoby miejsce pracownicy krakowskich fabryk oraz rzemieślnicy. Skład osobowy chóru odzwierciedla jego pierwotna nazwa „Lutnia Robotnicza”. Wśród założycieli chóru byli m. innymi: Władysław Teodorczuk – kierownik drukarni uniwersyteckiej, Wojciech Dąbrowa i Stanisław Wyspiański. Opracowano statut, który został zatwierdzony 6 lutego 1899 r. reskrytem CK Namiestnictwa we Lwowie – co dało początek legalnej pracy Stowarzyszenia. Lokal Stowarzyszenia mieścił się w Rynku Głównym 42, przy linii A-B, nad apteką, na I piętrze (narożnik ul. św. Jana). Pierwszym dyrygentem chóru był p. Grzegorz Senowski z Teatru Miejskiego, a pierwszy koncert odbył się już 5 marca 1899 r. w sali Hotelu „Royal”.

Po I wojnie działalność chóru wznowiono w styczniu 1919, w lokalu Związków Zawodowych przy ul. Dunajewskiego 5, a już od czerwca 1923 r. dyrygent chóru prof. Wiktor Barabasz, równocześnie dyrektor Konserwatorium, zdecydował o przeniesieniu prób do Konserwatorium Muzycznego, mieszczącego się w Starym Teatrze.

W latach 1921-23 – chór daje liczne koncerty na Śląsku w czasie plebiscytów, umacniając „ducha Polski” wśród tamtejszej ludności.

Na uroczystościach jubileuszowych „Lutni Robotniczej” okolicznościowe przemówienia wygłaszali m.in. Marszałek Sejmu Ignacy Daszyński, przyszły Premier Józef Cyrankiewicz i poseł Bolesław Drobner.

Pierwszą siedzibą chóru po wojnie był Pałac Larischa przy Placu Wszystkich Świętych 6. Następnie lokalami były: ul. św. Jana 13, ul. Floriańska 7 i Dom Kultury – Rynek Główny 27. W ostatnich latach próby odbywały się w Domu Tramwajarza, przy ul. Bocheńskiej 4, przy Placu Serkowskiego, a ponad 30 ostatnich lat w budynku socjalnym na terenie zajezdni MPK przy ul. Rzemieślniczej.

Od 1956 roku dyrygentami chóru byli: p. Wanda Lachowicz (ponad 20 lat), Małgorzata Wojnarowska, Maciej Chmurski, Ryszard Żróbek, Małgorzata Bińczycka, Marcin Wróbel, Małgorzata Chyła, a od września 2016 chór prowadzi Wiktoria Darmoń. Każdy z dyrygentów wkładał serce w swą pracę, zostawiając część siebie, w brzmieniu chóru, sposobie interpretacji, kreując własny niepowtarzalny styl artystyczny.

W roku 1976 rozpoczął się najlepszy okres działalności chóru. Opiekę nad chórem przejęło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie, które do chwili obecnej, w różnych formach służy nam wsparciem. Chór mógł zawsze liczyć na pomoc materialną i oparcie kierownictwa i załogi sponsora, dzięki któremu mogliśmy spokojnie prowadzić działalność artystyczną. Szczególnie podkreślić trzeba zasługi i życzliwą pomoc byłego zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa, a wcześniej dyrektora MPK – Tadeusza Trzmiela oraz długoletniego Prezesa MPK S.A. – Juliana Pilszczka i obecnego Prezesa – Rafała Świerczyńskiego.

Na Walnym Zebraniu Członków Chóru w dniu 27 lutego 2006 r. zmieniono nazwę chóru, który od tego dnia brzmi: Stowarzyszenie Muzyczne Chór „Lutnia Krakowska”.

W listopadzie 2004 r. chór nagrał płytę „Kolejdy i pastorałki”. Nagrania dokonano w Kościele Ewangelickim przy ul. Grodzkiej 58. Również w tym kościele, który jest bardzo gościnny i ma

wspaniałą akustykę, od marca do czerwca 2016 roku nagraliśmy płytę „Autobus czerwony”. Ta płyta zawiera stare przeboje z lat 50. w opracowaniu na chór męski przez Jerzego Knasia. Nagranie prowadziła nasza P. Dyrygent Małgorzata Chyła, a dokończył syn P. Jerzego Wojciech Knaś.

Od roku 2011 Chór „Lutnia Krakowska” jest organizatorem spotkań chóralskich pod patronatem Prezydenta Miasta Krakowa pod nazwą Festiwal Chórów Męskich „Krakowska wiosna”. Zawsze w maju, przez 3 dni chóry z Krakowa, Małopolski, a także z zagranicy mają możliwość zaprezentowania się licznej publiczności. W ub. roku w jubileuszowym 10. Festiwalu uczestniczyło w imprezie ok. 300 chórzystów z 14. chórów. Na początku spotkania odbywały się w Muzeum Inżynierii Miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca, gdzie w niepowtarzalnej atmosferze, wśród pięknie odrestaurowanych ok. stuletnich tramwajów publiczność miała możliwość uczestniczyć w niepowtarzalnej imprezie organizowanej przez „Tramwajarzy”. Dwie ostatnie edycje Festiwalu odbyły się już w Domu Kultury Kolejarskiej w Krakowie, przy ul. św. Filipa 6. Festiwal „Krakowska wiosna” prawie od początku wspaniale prowadzi – Pani Alicja Kondraciuk, w tym roku w towarzystwie naszego kolegi z chóru Tadeusza Jurkiewicza.

Za całość artystyczną festiwalu odpowiadała pełna uroku dyrygent naszego chóru – Wiktoria Darmoń. To ona ustalała dobór chórów, repertuar i uzgadniała szczegóły z dyrygentami. Przygotowanie i organizację imprezy realizuje zespół pod kierownictwem Prezesa Chóru Zdzisława Oleniaka, a szczególnie: Skarbnik – Bogusław Stępiński, Sekretarz – Mieczysław Bętkowski, Gospodarz chóru – Stefan Sobelga i wielu członków naszego chóru.

Impreza nie mogłaby się odbyć bez sponsorów i dlatego bardzo chciałbym podziękować Tadeuszowi Trzmielowi, który od pierwszej edycji festiwalu, nie tylko znacząco wspiera, ale również był jednym z inicjatorów tych spotkań.

Ponad stuletnia historia i tradycja chóru jest zachętą i wzorem dla wszystkich, którzy jako spadkobiercy już kilku pokoleń śpiewaków krakowskich kontynuują tę piękną kartę działalności artystycznej, która jest również częścią tworzącą magiczny klimat Krakowa. Zapraszamy wszystkich, którzy lubią śpiewać i pracować w kolektywie. Szczególnie zależy nam na pracownikach i emerytach MPK, aby przyszli do swojego chóru „Tramwajarzy”, gdzie znajdują przyjaciel i ciekawy sposób na wypełnienie wolnego czasu po pracy. ■

MIROŚLAW CZECHOWSKI

ZAWODOWE ŻYCIE MIASTA – PROJEKT WSPIERA MPK S.A. W KRAKOWIE

TRANSPORT I KOMUNIKACJA



klasy
owej szkoły

W maju 2024 roku MPK gościło trzech uczniów klasy VII – uczestników projektu „Zawodowe życie miasta”. Byli to Wiktor Disu (klasa VII, Szkoła Podstawowa nr 1 w Krakowie), Mateusz Jakóbski (klasa VII, Szkoła Podstawowa nr 80 w Krakowie), Eryk Kuczerowski (klasa VII, Szkoła Podstawowa nr 52 w Krakowie).

Ich opiekunem z ramienia MPK S.A. w Krakowie był Mirosław Czechowski. Uczniowie mieli możliwość zapoznać się z codzienną pracą pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie.

Spotkanie kończące pierwszą edycję projektu odbyło się 20 czerwca 2024 roku w Muzeum Inżynierii i Techniki w Krakowie, przy ul. św. Wawrzyńca 15.

Podczas uroczystego zakończenia projektu były prezentowane reportaże przygotowane w ramach konkursu przez uczniów biorących udział w projekcie.

Jury doceniło wysoki kunszt prezentowanych reportaży i jednogłośnie postanowiło przyznać uczestnikom wydarzenia – Erykowi, Wiktorowi oraz Mateuszowi pierwsze miejsce. ■

MAREK GANCARCZYK

PREZYDENT ALEKSANDER MISZALSKI Z WIZYTĄ W MPK S.A. W KRAKOWIE



Fot. Bogusław Świerzowski

W czwartek, 22 sierpnia 2024 roku prezydent Krakowa Aleksander Miszalski spotkał się z pracownikami krakowskiego przewoźnika w hali Stacji Obsługi i Remontów. Towarzyszył mu Stanisław Kracik, zastępca prezydenta Krakowa.

Prezydent Aleksander Miszalski, zwracając się do osób obecnych na spotkaniu, bardzo mocno podkreślił rolę wszystkich pracowników MPK S.A. w Krakowie w służbie miastu. Zwrócił uwagę, że bardzo ważny jest nowoczesny tabor, wygodne i bezpieczne tramwaje i autobusy, ale bez osób, które je prowadzą i naprawiają, transport miejski nie mógłby funkcjonować. Zadeklarował także otwartość na zgłaszane uwagi i propozycje wpływające na i propozycji wpływających na poprawę funkcjonowania komunikacji miejskiej.



Fot. Bogusław Świerzowski

Podczas swojej wizyty prezydent Aleksander Miszalski zwiedził Stację Obsługi i Remontów oraz Stację Obsługi Tramwajów Podgórze. ■

MAREK GANCARCZYK

RYSZARD WRÓBEL PO 40 LATACH PRACY W MPK JEST NA EMERYTURZE

Miejskie Przedsiębiorstwo

w Krakowie

ul. św. Wawrzyńca

www.mpk.krakow.pl

W czwartek, 12 września odbyło się uroczyste spotkanie z Ryszardem Wróblem, pracownikiem, który po dokładnie 40 latach pracy w MPK w Krakowie przechodzi na emeryturę. Historią zawodową Pana Ryszarda można byłoby obdzielić kilka osób. W MPK zatrudnił się 13 września 1984 roku. Od razu dał się poznać jako znakomity specjalista. Nic dziwnego, że zaledwie po czterech miesiącach pracy objął stanowisko kierownicze. Pan Ryszard posiada szeroką ekspercką wiedzę z dziedziny transportu publicznego, a w szczególności z zakresu rynku autobusów komunikacji miejskiej. To m.in. on miał wpływ na zakup autobusów przez MPK przez ostatnie 40 lat. Także tych pierwszych z Zachodu. To on także śledził najnowsze rozwiązania technologiczne stosowane w produkcji tych pojaz-

dów, uwzględniających wymagania konstrukcyjne, środowiskowe oraz zmieniające się potrzeby i oczekiwania pasażerów. Za swoje zaangażowanie i wkład w rozwój krakowskiego transportu był wielokrotnie nagradzany. Posiada odznakę honorową „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej”

Podczas spotkania był tort w kształcie autobusu, podziękowania całego zarządu oraz koleżanek i kolegów, także tych, którzy na emeryturze są już od kilku lat.

A Pan Ryszard zaskoczył na spotkaniu. Wspominając swoje początki pracy miał przy sobie bilet tramwajowy, który kupił 40 lat temu jadąc do MPK, aby się tu zatrudnić. Z sentymentem zachował go przez te wszystkie lata...

Nam zostaje dołączyć do podziękowań i docenić 40 lat pracy Pana Ryszarda! ■

BEZPIEC

KO

NIENIA DL
OGRANI
MOBILN

autobus

elektr



W uroczystym spotkaniu z Ryszardem Wróblem wzięli udział także byli pracownicy MPK, którzy współpracowali z Ryszardem Wróblem, m.in. Marian Lesiak (po prawej)

Ryszard Wróbel jest związany z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie od 13.09.1984 r., kiedy to podjął zatrudnienie początkowo jako starszy referent ds. technicznych, następnie specjalista ds. technologicznych. W uznaniu jego wiedzy i doświadczenia z dniem 01.01.1985 r. zostają mu powierzone stanowiska p.o. Kierownika Działu Technicznego, następnie Kierownika Sekcji Autobusowej.

Ryszard Wróbel to ekspert z dziedziny transportu publicznego, a w szczególności z zakresu rynku autobusów komunikacji miejskiej. Jego wiedza poparta długoletnim, praktycznym doświadczeniem w eksploatacji taboru autobusowego wielokrotnie stanowiła znaczące wsparcie podczas przygotowania, realizacji i oceny zadań realizowanych w ramach projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

W latach 2005 – 2009 Ryszard Wróbel uczestniczył w międzynarodowym projekcie badawczo – rozwojowym CIVITAS II/CARAVEL, współfinansowanym z 6. Programu Ramowego, w którym Kraków zrealizował szereg działań mających na celu rozwój zrównoważonego transportu w mieście. Pełnił on wiodącą rolę w testach rozwiązań zmniejszających emisję szkodliwych spalin pochodzących z autobusów, które obejmowały

takie aspekty, jak: pomiary eksploatacyjne pojazdów zasilanych gazem CNG oraz autobusów hybrydowych wraz z wykonaniem analizy otrzymanych wyników. Swoją wiedzą wspierał zespół projektowy także w realizacji pozostałych działań zmierzających do poprawy jakości transportu i mobilności w Krakowie oraz promocji komunikacji zbiorowej wśród mieszkańców.

Był również współtwórcą projektu eksploatacji w Polsce autobusów zasilanych gazem CNG, LPG – dopuszczonych do ruchu.

Ryszard Wróbel jest cenionym autorem lub współautorem wielu publikacji naukowo-technicznych oraz specjalistycznych prezentacji związanych z zagadnieniami rozwoju i eksploatacji w miejskiej komunikacji zbiorowej. Swoją wiedzą i doświadczeniem dzielił się chętnie podczas konferencji oraz licznych wygłaszanych prelekcji, z udziałem organizatorów transportu, przewoźników oraz przedstawicieli środowiska naukowego, którzy niejednokrotnie wyrażali uznanie dla jego fachowości, profesjonalizmu i umiejętności współpracy.

Od ponad 30 lat jest członkiem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Za swój wkład pracy dla SITK otrzymał w 1995 r. Srebrną, a w 2002 r. Złotą Odznakę SITK.

JERZY MASZEWSKI

FOTOZABAWA



Znajdź 10 różnic na prezentowanych zdjęciach





Karosa B40

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Przyczepa autobusowa Karosa B40 w kolorze biało-niebieskim to już czwarta odrestaurowana przez pracowników MPK przyczepa autobusowa w kolekcji historycznych pojazdów krakowskiego przewoźnika, a zarazem drugi egzemplarz tego modelu.

Przyczepy autobusowe oferowane były przez wiele firm zajmujących się produkcją autobusów. Pod koniec lat 40. Karosa wprowadziła do produkcji dwuosiove przyczepy D4 z pojedynczymi drzwiami z prawej strony. Rozwinięciem tej konstrukcji była wprowadzona do produkcji w 1952 roku przyczepa B40. Podobnie jak jej poprzedniczka, została zbudowana jako konstrukcja samonośna wykonana z tłoczonych profili i wyprasek. Do budowy wykorzystano elementy autobusu Tatra 500HB, ale wyposażenie, w tym fotele dla pasażerów, nadal przypominały stare rozwiązania, m.in. po obu stronach pojazdu ustawione były ławki do siedzenia. W odróżnieniu od swojej poprzedniczki przyczepa B40 miała uchylne w górnej części okna boczne. Pojazd produkowany był do roku 1957 w zakładach w miejscowości Vysoké Mýto. Następnie z uwagi na rozpoczęcie produkcji pojazdów Karosa na podwoziu RTO produkcję przeniesiono do zakładów w miejscowości Letňany, gdzie przyczepy wytwarzano do roku 1962. Duże dostawy z Polski nowocześniejszych i bardziej pojemnych przyczep P01E, będących zapłatą za dostarczanie podzespołów do produkcji autobusów na podwoziu Škoda RTO, spowodowały zaprzestanie produkcji przyczep autobusowych w Czechosłowacji.

Dane techniczne:

.....
Producent: Karosa a.s.
Długość bez dyszla: 5820 mm
Szerokość: 2350 mm
Wysokość: 2805 mm
Rozstaw osi: 3300 mm
Masa własna: 2950 kg
Ilość miejsc: 23/26



Scania CR111

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

Od czerwca 1991 roku do czerwca 1992 roku MPK w Krakowie kupiło łącznie 54 autobusy z różnych miast Szwecji, z których najliczniejszą grupę stanowiły autobusy z Göteborga. Pojazdy nie przechodziły żadnych zmian czy modernizacji. Niemal wprost po dostawie i spełnieniu warunków technicznych i naklejeniu krakowskich numerów inwentarzowych oraz znaków MPK autobusy były kierowane do ruchu. Różnobarwne pojazdy, często z logo dawnych użytkowników, przewoziły krakowian najczęściej na liniach pospiesznych. W pierwszym okresie eksploatacji nie zwracano uwagi na wygląd. Każdy sprawny autobus mogący przewozić pasażerów był ważny. Nieco później, po ustabilizowaniu sytuacji taborowej, przystąpiono do dbania o wygląd aut. Część szwedzkich otrzymała nowe barwy firmy: trójbarwne poziome pasy.

Pojazdy przypadły do gustu krakowianom za swą cichą jazdę i zdecydowanie niższą do posiadanych Jelczy i Ikarusów podłogę. Sporym mankamentem był w niektórych autobusach brak otwieranych okien. Rozwiązanie zapewne dobrze sprawdzało się w miastach wysuniętych daleko na północ, ale niekoniecznie w Krakowie latem. Szybko wymieniono część okien stałych na uchylne z likwidowanych tramwajów.

Ostatnie egzemplarze Scanii CR111 skreślono z inwentarza MPK w 1996.

Dane techniczne:

.....
Typ: Scania CR111
Długość: 11550 mm
Szerokość: 2500 mm
Wysokość: 2950 mm
Masa własna: 10500 kg
Liczba miejsc siedzących: 30
Liczba miejsc stojących: 80



Karosa B40

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK



Scania CR111

Seria: Pojazdy krakowskiego MPK

